Die Automobilhaftpflicht

nach dem bürgerlichen Recht und dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 unter besonderer Berücksichtigung der Vorarbeiten.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Alfred Schmeltzer

aus Cöln

Referendar am Königlichen Landgericht zu Cöln.

Approbiert am 16. November 1909.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1910.

Referent: Universitäts-Professor Dr. Oertmann

Meinen teuern Eltern

in Liebe und Dankbarkeit zugeeignet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41543502_0036

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Einleitung	1
§ 2.	Die Gefährlichkeit der Automobile	4
§ 3.	Das Interesse des Automobilismus	11
§ 4.	Der I. Automobilgesetzentwurf in Zusammenhang mit dem Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871	15
§ 5.	Der II. Gesetzentwurf unter besonderer Hervorhebung der §§ 7 u. 8 des Reichsges.	22
§ 6.	Das mitwirkende Verschulden des Verletzten	35
§ 7.	Der Ersatzanspruch des Verletzten	41
§ 8.	Die Automobilhaftpflicht nach dem Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs	53
§ 9.	Schluß	67

Literaturverzeichnis.

Allgemeine Automobilzeitung.

Archiv für die zivilistische Praxis Bd. 88 Heft 2 u. 3, Freiburg 1898, enthaltend: Kulpahaftung und Kausalhaftung von G. Rümelin.

Automobilwelt, Illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobilwesens.

v. Bar, Die Lehre vom Kausalzusammenhange. Leipzig 1871.

Beilage zum Preußischen Verwaltungsblatt 27. Jahrg. Nr. 26.

Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen v. 15. 12. 1902. Bern 1902.

Beschluß des schweizerischen Nationalrats betreffend Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 9. 6. 1903. Bern 1903.

Caspar, Wann ist nach dem Haftpflichtgesetzentwurf die Verpflichtung zum Schadensersatze nicht begrenzt? In der Allgemeinen Automobilzeitung 1908 Nr. 41.

Continental, Handbuch für Automobilisten. Hannover 1903.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Jena 1903.

Crome, System des bürgerlichen Rechts. Bd. 1 1900, Bd. 2 1902. Tübingen-Leipzig.

Das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand.

Der Motorwagen, Automobiltechnische Zeitschrift.

Dernburg, Die allgemeinen Lehren des bürgerlichen Rechts. Halle 1902.

Deutsche Juristenzeitung.

Die Obhutspflicht des Mieters. Im Archiv für bürgerliches Recht 1905 Bd. 27 Heft 1.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871. Berlin 1903.

Eger, Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz. Breslau 1886.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 1. Berlin 1899.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entwurf des schweizerischen Bundesrats betr. Eisenbahnhaftpflichtgesetz v. 1. 3. 1901. Bern 1903.

Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (I. u. II. deutscher Entw.).

Feder, Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1902.

Fischer, Die Verletzung des Gläubigerrechts als unerlaubte Handlung. Jena 1905.

Gesetz und Recht, Zeitschrift für allgemeine Rechtskunde.

Goldmann-Lilienthal, Das Bürgerliche Gesetzbuch systematisch dargestellt. Bd. 1. 2. Aufl. 1903.

Haefelin, Die Haftpflicht für Automobilunfälle. In der Deutschen Wirtschaftszeitung 2. Jahrg. Nr. 21.

Hellwig, Anspruch und Klagrecht. Jena 1905.

Hilse, Die Haftpflicht der Straßenbahnen und sonstigen Fuhrbetriebe. Berlin 1888.

Hilse, Gutachten über die Frage: „Empfiehlt sich und in welchem Umfange die Ausdehnung der Haftpflicht auf Fahrzeuge, die unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Straßen durch elementare Kraft bewegt werden?" In den Verhandlungen des 26. Deutschen Juristentages. Bd. 1: Gutachten. Berlin 1902.

Juristische Wochenschrift.

Kapteinat, Das Verhältnis der Vertrags- zur Deliktsklage bei Verletzung von obligatorischen Rechten. Diss.

Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Kröner, Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Kürschners Jahrbuch für 1901, 1902, 1903. Berlin.

Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht.

v. Liszt, Die Deliktsobligationen im System des bürgerlichen Rechts. Berlin 1898.

Matthiaß, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Berlin 1900.

Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902.

Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1896.

Oertmann, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Allgemeiner Teil. Berlin 1908. Das Recht der Schuldverhältnisse. Berlin 1906.

Oertmann, Der Schadensersatzanspruch des obligatorisch Berechtigten. Berlin 1900.

Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 2 u. 3. Berlin 1907.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bd. 1 u. 2. Berlin 1898.

Prym, Die Konkurrenz des Anspruchs aus dem Vertrage mit dem Anspruch aus unerlaubter Handlung. Diss. 1905.

Rosenthal, Bürgerliches Gesetzbuch. Graudenz 1906.

Rümelin, Verwendung der Kausalbegriffe. Tübingen 1900.

Rümelin, Die Gründe der Schadenszurechnung. Freiburg 1896.

Schollmeyer, Das Recht der einzelnen Schuldverhältnisse. Berlin 1904.

Soergel, Rechtsprechung 1906, 1907, 1908.

Staub, Die positiven Vertragsverletzungen. Berlin 1904.

Träger, Der Kausalbegriff in Straf- und Zivilrecht. Marburg 1904.

Unger, Handeln auf eigene Gefahr. Jena 1903.

Verhandlungen des Deutschen Reichstags.

Vortrag des Präsidenten des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins, Generalmajor z. D. Becker, auf dem 1. Internationalen Kongreß für Rettungswesen zu Frankfurt a. M.

Vorwerk, Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Diss. Düsseldorf 1904.

Welt der Technik, Technische Zeitschrift.

v. Wendt, Unterlassungen und Versäumnisse im bürgerlichen Recht. Tübingen 1902.

Wertheimer, Die Haftung des Schuldners für seine Gehilfen nach dem Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Diss.

Zeitschrift für Agrarpolitik.

Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins Bd. 39 Heft 3, Bern 1903, enthaltend: Die Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Haftpflicht der Automobile, von Prof. Gmür in Bern.

Zitelmann, Das Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bd. 1. Leipzig 1900.

Zitelmann, Lücken im Recht. Leipzig 1903.

§ 1.

Ein Zeichen unserer Zeit ist der stete Drang nach vorwärts. Dies gilt besonders von der Technik, die versucht, auf allen Gebieten das bisher Geleistete zu übertrumpfen und durch neue Erfindungen in den Schatten zu stellen. Eine neue Erfindung schlägt die andere, und man kann wohl mit Recht behaupten, daß das Zeitalter, in dem wir leben, ein Zeitalter der Erfindungen ist. Wirft man aber einen kurzen Rückblick auf das in dem letzten oder besser gesagt in der letzten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts Geleistete, so wird man finden, daß auch das Kennzeichen der Produkte selbst wieder die Schnelligkeit ist. Es ist schon verspätet zu sagen, daß das Automobil sich als bahnbrechende Erfindung in diesem Sinne darstellt. Kaum daß dessen technische Entwicklung als abgeschlossen zu gelten hat, hat sich der unstete Menschengeist von der Beherrschung des greifbaren Raumes abgewandt, um ein neues Element, die Luft, seiner Herrschaft zu unterwerfen. Und auch dieses Problem scheint schon gelöst zu sein, denn Luftballons und Flugmaschinen stehen schon jetzt dem weiter vorgeschrittenen, mit ihm verwandten Automobil nur wenig mehr nach. Als gemeinsamen Vater beider kann man ja mit Recht den Benzinmotor bezeichnen, der, kaum selbst auf dem Gipfelpunkt seiner Entwicklung angelangt, schon einer Reihe von Sprößlingen das Leben gab.

Seine Existenz währt noch nicht lange. Nachdem Bacon und Sir Isaak Newton als die ersten sich der Idee bemächtigt hatten, einen Wagen aus eigener Kraft in Bewegung zu setzen, währte es noch ein weiteres Jahrhundert, bis James Watt die Dampfmaschine erfand, einen auf diesem System beruhenden Kraftwagen konstruierte und hiermit einen weiteren Abschnitt in der Entwicklungsgeschichte des Automobils begründete. Immerhin kann man die genannten Erfindungen, so bedeutungsvoll sie auch waren, nicht als die eigentliche Grundlage des heutigen Verkehrs-

mittels „Automobil“ bezeichnen. Von einem solchen kann man erst sprechen, seit es im Jahre 1855 dem Konstrukteur Daimler in Kannstatt gelang, einen Benzinmotor zu konstruieren, der bezüglich Leistung, Einfachheit und verhältnismäßig geringem Raumverbrauch in weitestgehendem Maße befriedigte. Dem genannten Ingenieur gelang es noch ein Automobil zu konstruieren, das 10 km in der Stunde zurücklegte.

Mit raschen Händen hat die Industrie dieses neue Gebiet ergriffen und nach knapp einem halben Jahrhundert alle anderen Nebenzweige überholt. Die Vervollkommnung in bezug auf Einfachheit und Zuverlässigkeit macht Riesenschritte, aber alles wird übertroffen von der Schnelligkeit. Man veranstaltet Rennen. In den Rennen des Jahres 1894 wurde eine Geschwindigkeit von 21 km per Stunde erzielt, in den folgenden Jahren 24 und 25 km per Stunde. Im Jahre 1898 erreichte der schnellste Wagen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 km, 1899 48 km, 1900 66 km, 1901 71 km, 1902 78 km, 1903 82 km, und die höchste Geschwindigkeit des siegreichen Mercedeswagens betrug im Gordon-Bennet-Rennen 1903 140 km per Stunde.[1] Es darf daher nicht wundernehmen, daß ein dem heutigen Zeitgeist so entsprechendes Fahrzeug trotz der kostspieligen Anschaffung und der hohen Betriebskosten eine so weite Verbreitung gefunden hat.

Aber schon wurden Stimmen laut, die diesem Verkehr ein energisches Veto zuriefen, und selbst die dem Automobilismus geneigt gegenüber Stehenden wurden sich bewußt, daß sich Mißstände gezeitigt hatten, die in Anbetracht des stärker und stärker werdenden Kraftwagenverkehrs auf die Dauer unhaltbar waren. Man sprach von Automobilunwesen, und die täglichen Zeitungsberichte über Automobilunfälle schienen es zu bestätigen. Alle Augenblicke konnte und kann man noch hören, daß die Steuerung nicht funktionierte, daß ein Reifen platzte, die Bremsen versagten, daß das Automobil sich überschlug, gegen einen Baum rannte, oder eine Böschung herunterfiel und die Insassen tot oder schwer verletzt von der Straße aufgelesen wurden. Doch davon soll hier nicht die Rede sein — Volenti non fit injuria! Gesprochen soll

---

[1] Vorwerk a. a. O. S. 10.

hier werden von jenen, die als Unbeteiligte in Unfälle solcher Art hineingezogen werden. Und ebenso oft kann man lesen, daß jemand, der nicht schnell genug auswich, oder ein Kind, das über die Straße lief, last not least auch das Federvieh der ländlichen Bevölkerung, unter die Räder eines Automobils geriet. So traurig auch solche Tatsachen sind, noch bedauerlicher gestaltete sich teilweise das gerichtliche Nachspiel. Wenn auch noch kein Ausweg gefunden ist, um präventiv und unmittelbar schützend gegen die Beschädigung von Leib und Gut des Einzelnen vorzugehen, ein solcher vielleicht auch nicht gefunden werden kann, so bietet sich doch im Gesetz eine Handhabe, dem Verletzten nachträglich zu seinem Recht zu verhelfen, ihm einen Schadensersatzanspruch zu gewähren. Der Endzweck eines jeden Rechtes besteht darin, die Rechtsverhältnisse unter den einzelnen Menschen zu regeln, d. h. jedem das zu gewähren, was ihm von Rechts wegen zukommt. Dieses Recht muß jedoch bestimmte Formen erhalten haben, auf die sich dann im einzelnen der Verletzte stützen kann. Es ist selbstverständlich, daß das Recht nicht von vornherein solche ausgeprägte Formen haben kann; diese Entwicklung richtet sich immer nach den tatsächlichen Verhältnissen. Kultur und Rechtsentwicklung gehen also Hand in Hand.

Oben wurde schon kurz angedeutet, daß die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt hat, wie wenig zufriedenstellend die Rechtslage der durch Automobile Geschädigten war, indem es für sie mit großen Schwierigkeiten verknüpft war, den ihnen naturaliter zustehenden Anspruch geltend zu machen. Aber nicht nur die Geltendmachung des Anspruches — eine Frage, die dem Prozeßrecht angehört — war in unserem Rechtsleben als großer Übelstand anzusehen, ja dieser Anspruch selbst war teilweise gar nicht gegeben. Es soll nun keineswegs den Gesetzgebern des Bürgerlichen Gesetzbuchs, als der vor dem Inkrafttreten des Automobilhaftpflichtgesetzes einzig für zivilrechtliche Ansprüche in Betracht kommenden Rechtsquelle, ein Vorwurf gemacht werden, da, wie schon angedeutet, die Rechtsentwicklung zeitlich durch die tatsächlichen Verhältnisse bedingt ist. Im Jahre 1896 wurde aber schon das Bürgerliche Gesetzbuch abgeschlossen, und es ist ohne weiteres einleuchtend, daß wenn die Gesetzgeber in jenem Jahre

diesen Siegeszug des Automobils, aber zugleich auch die ihm folgenden Gefahren hätten ahnen können, sich besonders mit allen das Automobil betreffenden rechtlichen Verhältnissen befaßt haben würden. Nicht nur in unserem Lande, auch in anderen Staaten erhob sich die Frage nach der Um- bezw. Neugestaltung des Automobilwesens, ein Beweis, wie schwerwiegend die Frage war, und wieviel je nach ihrer Entscheidung von ihr abhing.

In Deutschland ist nun, nachdem alle an der Automobilfrage beteiligten Interessen auf das eingehendste erörtert worden waren, das Reichsges. v. 3. 5. 1909 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen ergangen. Dieses Gesetz ist in seinem Haftungsprinzip so grundverschieden von den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, daß man sofort erkennt, wie schwerwiegende Gründe es waren, daß sie die Gesetzgeber veranlassen konnten, den, man darf doch wohl sagen, modernen Standpunkt des Verschuldensprinzips zu verlassen und zu dem der Kausalhaft überzugehen. Wenn auch die ihre Interessen bedroht fühlenden Automobilisten im Kampfe um die Haftpflicht unterlegen sind, so wurde doch ihren Gegnern der Sieg nicht leicht gemacht. Erst nach Ablauf eines nahezu dreijährigen Zeitraumes wurde der Streit entschieden, so daß es wohl lohnt, nacheinander zu verfolgen, welche Veränderungen das Automobil mit seinem Eintritt in unser Verkehrs- und Rechtsleben hervorgerufen hat, welcher Art die sich zeitigenden Mißstände waren und wie die einzuführende Haftpflicht sich gestalten mußte, wollte sie beiden Teilen gerecht sein.

§ 2.

Das Gebiet, welches der tatsächlichen Gewalt des Automobils unterliegt, und das es in der kurzen Zeit seines Bestehens seiner Herrschaft unterworfen hat, ist die Straße. Betrachtet man eine der großen Verkehrsstraßen, so wird man aus der zahlreichen Menge von Automobilen, die teilweise mit Schnellzugsgeschwindigkeit drauflos fahren, nicht den Eindruck gewinnen können, daß es sich um eine öffentliche Straße handelt, auf der alles seine gleiche Berechtigung hat, mögen es Fußgänger, Radfahrer, Fuhrwerke oder andere Verkehrselemente sein. Man braucht sich nur das Verhalten der anderen Lebewesen angesichts eines nahenden

Automobils zu betrachten, um sich von der Richtigkeit der Behauptung zu überzeugen, daß der Automobilismus prätendiert, allein da zu sein, daß die öffentlichen Straßen nur für ihn geschaffen seien. Es ist daher durchaus nicht unverständlich, daß man die Automobile in vergleichende Beziehung zu den Eisenbahnen gebracht hat, und daß daher auch der Versuch gemacht worden ist, die auf dem Kausalprinzip beruhende Eisenbahnhaftpflicht für den Automobilbetrieb vorbildlich zu machen. Wohl bestehen nicht unerhebliche Unterschiede im Wesen und im Betriebe der Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge, doch werden diese Unterschiede bei weitem überwogen durch die Gleichartigkeit der Betriebsmittel, der Betriebskraft und der Betriebsart. Aber nicht nur, daß es sich in der Wesenheit um die Gleichartigkeit der Betriebselemente handelt, auch die Betriebsgefahr und der drohende Schaden sind gleichartig, ja bedeutend höher einzuschätzen als beim Eisenbahnbetriebe. Es war daher das seinerzeit bei Gelegenheit der Einbringung des 1. Entw. gestellte Verlangen verständlich, daß die Eisenbahnhaftpflicht das Mindestmaß der einzuführenden Haftpflicht für Kraftfahrzeuge sein müsse, und zwar nicht nur für Körperschäden, gemäß den §§ 1, 3, 3 a HaftpflG. v. 7. 6. 1871, sondern auch für Sachschäden nach Analogie des § 25 preuß. EisenbG. v. 3. 11. 1838 und einer großen Anzahl neuerer Landesgesetze.[1]

Von dieser Ansicht ausgehend, hat man dann mangels einer reichsgesetzlich geregelten Automobilhaftpflicht versucht, landesgesetzlich eine der Eisenbahnhaftpflicht gleiche Haftpflicht für Kraftwagen zu statuieren. Das Bürgerliche Gesetzbuch hat nämlich in § 105 EG. die Landesregierungen ermächtigt, Unternehmer eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus diesem Betrieb entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich zu machen. Bezugnehmend auf den angeführten § 105 EG. z. BGB. in Verb. mit § 3 EG. z. BGB. ist beispielsweise von der Hamburger Bürgerschaft ein Antrag gestellt worden, in das Hamburger Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch vier Paragraphen

[1] Eger im Recht 10. Jahrg. Nr. 6 S. 352 ff.

aufzunehmen, in denen eine verschärfte Haftung des Automobilisten festgelegt werden sollte. Der hier vornehmlich interessierende § 1 lautete: „Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden ebenso, wie der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn gemäß dem Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871 haftet".

Diesem Entwurfe gemäß sollte also der „Betriebsunternehmer eines Kraftfahrzeuges" in gleicher Weise haften wie der „Betriebsunternehmer einer Eisenbahn". Es kann nun nicht zweifelhaft sein, daß es sich hier um eine geschraubte Anwendung des Wortes „Betrieb" handelte, daß dem Ausdruck, auf den es in diesem Falle allein ankommt, Gewalt angetan war. Unter dem Betriebsunternehmer einer Eisenbahn versteht man einen Unternehmer, der die Beförderung von Personen oder Sachen mittels Eisenbahnen gewerbsmäßig betreibt; unmöglich kann man aber in dem Benutzen eines Automobils ohne weiteres ein Betriebsunternehmen erblicken.[1] Ein Automobilbetriebsunternehmen läge nur vor, wenn jemand gewerbsmäßig Automobile zum Personen- oder Güterverkehr hält, nicht aber, wenn der Halter eines Automobils dasselbe zu seinem eigenen Gebrauche verwendet, selbst wenn er mehrere Wagen haben sollte. Das Kraftfahrzeug als solches ist kein Betrieb, sondern nur Betriebsmittel, und es folgt daraus, daß die Landesgesetzgebung auch nicht berechtigt war, für den Automobileigentümer oder sonstigen Berechtigten, der sein Automobil nicht gewerblich verwertet, eine verschärfte Haftpflicht zu statuieren.[2] Nach dem Gesagten wäre es dagegen der Landesgesetzgebung ermöglicht gewesen, den Unternehmer eines Automobildroschkenbetriebes auf Grund der §§ 105, 3 EG. z. BGB. zu einer verschärften Haftpflicht heranzuziehen.

Sprach schon die Gleichartigkeit der Verhältnisse zwischen Automobil und Eisenbahn in bezug auf Betriebsmittel, Betriebskraft und Betriebsart für die Einführung einer Haftpflicht, die an Schärfe derjenigen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes v. 7. 6. 1871 gleichkam, so schien diese Forderung um so verständlicher, als

---

[1] Dr. M. Jakusiel in der Leipz. Zeitschr. 2. Jahrg. Nr. 1 S. 54.
[2] Leipz. Zeitschr. 2. Jahrg. Nr. 1 S. 54.

beim Automobilbetrieb sich noch besondere Eigentümlichkeiten vorfinden und diese bei weitem bedenklicher erscheinen als diejenigen, welche beiden Verkehrsfahrzeugen gemeinsam sind. Hierher gehört zunächst die Benutzung öffentlicher Straßen und die hiermit in Zusammenhang stehende Unabhängigkeit vom Schienenweg. Es darf doch keinem Zweifel unterliegen, daß hierin ein nicht zu unterschätzender Vorteil des Automobils den Eisenbahnen gegenüber liegt. Denn während letztere sich nur auf ihrem Schienenbette bewegen dürfen, das sie Schritt für Schritt und mit Hilfe eines enormen Kapitals bis auf den jetzigen Umfang gebracht haben, können die Automobile sich grundsätzlich überall bewegen. Sie brauchen demgemäß keine Umwege zu machen, können rasch oder langsam fahren und können vor allem öffentliche Straßen benutzen. Wenn hier von seiten der Automobilisten eingewendet wird, daß hierin eine Benachteiligung ihrerseits liegt, so ist das nicht ganz klar einzusehen. Allerdings steht den Eisenbahnen das Expropriationsrecht zu, das die Automobile nicht haben, aber es ist ersteren doch nur gewährt worden, d. h. mußte ihnen gewährt werden, da sie wegen ihrer Gemeingefährlichkeit von den öffentlichen Straßen ausgeschlossen wurden. Würde gegen die Automobilisten in derselben Weise vorgegangen werden und sie ausschließlich auf die Benutzung eigener Automobilstraßen angewiesen, ebenfalls unter Zugestehung des Enteignungsrechtes, so würden sie gerne auf dieses Recht verzichten und ihre frühere Lage herbeiwünschen. Noch viel ersichtlicher tritt der Vorzug der Unabhängigkeit vom Schienenweg hervor mit Hinweis auf Straßenbahnen, für welche durch die Rechtsprechung des Reichsgerichtes die Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ausgesprochen ist. Diese benutzen ebenfalls öffentliche Straßen, haben aber ihr eigenes Schienenbett, das sie hindert, von der einmal eingeschlagenen Richtung abzuweichen. Sie können also nicht wie die Automobile, um Unglück zu verhüten, ausweichen, wohl aber — und diesem Punkt ist ein weit größerer Wert beizumessen — sind die Passanten weit eher in der Lage der Straßenbahn auszuweichen als einem Automobile. Denn die Fahrtrichtung bei ersterer ist feststehend, und der Passant kann in bezug auf die Art und Weise, wie er auszuweichen und wie lange er dazu Zeit hat, nicht im Zweifel sein. Nicht

aber läßt sich das gleiche vom Automobil behaupten. Denn diesem ist es selbst in starkem Straßenverkehr ermöglicht, scharfe Straßenecken mit großer Geschwindigkeit zu umfahren, dort aufzutauchen, wo es nicht erwartet wird, oder die ursprüngliche Fahrtrichtung so rasch zu ändern, daß es die Richtung von Fußgängern oder anderen Fuhrwerken kreuzt und diese überfährt, oder bei diesen doch wenigstens eine solche Unsicherheit durch sein plötzliches Erscheinen hervorruft, daß diese nicht mehr wissen, wohin sie sich retten sollen, und trotz ihres Willens nicht mehr die nötige Zeit zum Ausweichen haben.[1] Wenn also auch die große Lenkbarkeit der Automobile an sich ein unleugbarer Vorteil ist, so wird sie doch, wie die tägliche Erfahrung lehrt, unheilvoll bei zunehmender Geschwindigkeit, und es darf wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Gefährdung des Straßenverkehrs durch schnellfahrende Straßenbahnen und Automobile bei letzteren ungleich größer ist.

Handelte es sich im vorstehenden um den Vergleich der tatsächlichen Verhältnisse zwischen Automobil und diesem gleichgeartete Verkehrsmittel, Eisenbahnen und Straßenbahnen, so soll auch ein Hinweis auf die breite Masse des übrigen Straßenverkehrs die Zurücksetzung zeigen, welche letzterer seit dem Aufkommen des Kraftwagens erfahren hat. Vorweg sei, weil am meisten verbreitet, die Rede von Fahrzeugen, die durch Pferdekraft bewegt werden. Es ist eine zu alltägliche Erscheinung und schon zu oft erörtert, als daß es sich verlohnte, näher darauf einzugehen, nämlich auf die Bedrängnis, zum mindesten aber Besorgnis der Pferdelenker, glücklich an einem Automobil vorbeizukommen. Wenn auch die meisten Pferde als Gewohnheitstiere sich in Großstädten mit starkem Automobilverkehr an diesen gewöhnt haben, so läßt sich das doch nicht ausnahmslos und vor allem nicht von Pferden auf dem Lande behaupten. Auf der Landstraße ereignen sich denn auch die meisten Unfälle und Sachschäden dieser Art trotz des großen Maßes von Vorsicht, das die mit der Leitung des Fuhrwerks beauftragte Person manchmal aufwendet, indem sie beispielsweise anhält oder sogar absteigt, um die Pferde zu beruhigen. Sehr zweckdienlich ist in diesen Fällen eine in Norwegen

[1] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 33.

bestehende Vorschrift, die auch den Automobilisten zu Vorsichtsmaßregeln heranzieht, indem sie anordnet, daß auf der Landstraße Automobile angesichts eines Pferdefuhrwerks anzuhalten haben, daß sich weiter einer der Insassen zu dem Fuhrwerk zu begeben hat, um dort so lange zu warten, bis inzwischen das Automobil an dem Fuhrwerk vorbeigefahren ist. Es wäre weiter dem Recht zuwider, wollte man temperamentvollen Pferden, beispielsweise den meisten Luxuspferden, wenn sie sonst brauchbar sind, wegen ihres unverträglichen Verhaltens gegenüber dem Automobil die Straßen gänzlich verbieten. Dieses Moment wurde auch seinerzeit schon bei dem Aufkommen der Eisenbahnen erörtert, und es interessiert hier die Stellungnahme des Reichsgerichts zu der Frage, inwieweit die Gewöhnung von Tieren an mächtig auf sie einwirkende Faktoren, wie Lärm, Schnelligkeit, Rauch, Plötzlichkeit der Erscheinung, verlangt werden muß und wie demgemäß von einer Haftung der beeinflussenden Seite gesprochen werden kann. In einer Entscheidung[1] führt das zitierte Gericht aus: „Die Eisenbahn haftet nach dem Grundsatze des § 1 HaftpflG. für alle durch den Betrieb verursachten Verletzungen, also auch für diejenigen, welche von einem durch die Einwirkung des Bahnbetriebes scheu gewordenen Tiere zugefügt sind, sofern der Eisenbahnunternehmer nicht nachweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten herbeigeführt ist. Es ist ein mit dem Eisenbahnbetrieb an sich verknüpftes und bei diesem mit einer gewissen Häufigkeit vorkommendes Ereignis, wenn Pferde infolge der von dem Bahnbetriebe auf sie einwirkenden plötzlichen oder heftigen Sinneseindrücke scheu oder doch unruhig werden. Die Eisenbahn kann sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß Besitzer oder Lenker von Pferden, welche zum Scheuen geneigt oder doch dem Bahnbetrieb gegenüber besonders empfindlich sind, es deshalb überhaupt unterlassen müßten, mit derartigen Tieren die Chaussee zu befahren. Die Landstraße ist für den Fuhrverkehr bestimmt, die Eisenbahn darf nicht beanspruchen, daß jeder Straßenverkehr sich überall nach der Bahn zu richten habe". Daß nun ein Automobil weniger geeignet ist, auf

[1] Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 22 Nr. 231 S. 385.

die Tiersinne einzuwirken als die Eisenbahn, wird wohl keiner behaupten wollen. Logischerweise werden daher die tatsächlichen Folgen in den meisten Fällen dieselben sein, woraus man wieder folgern muß, daß auch in der rechtlichen Auffassung der Fälle ein Unterschied nicht gemacht werden kann. Dem ist jedoch nicht so. Als Beispiel sei angenommen, daß ein mit normaler Geschwindigkeit fahrendes Automobil einem auf der Landstraße sich bewegenden Fuhrwerke begegnet. Das Pferd ist bis zum Moment des Vorbeifahrens ruhig oder scheint doch äußerlich so zu sein, bis es sich dann plötzlich ängstigt, durchgeht und hierbei Unheil anrichtet. Man wird entscheiden müssen, daß eine Haftung des Automobilisten im Gegensatz zum Eisenbahnunternehmer in keiner Weise begründet ist, da er aus der ruhigen Haltung des Tieres mit Recht auf seine Automobilfrommheit schließen mußte. Diese Entscheidung würde für eine Beurteilung des Falles nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch und dem neuen Reichsgesetz in gleicher Weise zutreffen. Denn zu einer Verurteilung des Schädigers auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuches fehlt das hier stets erforderliche Verschulden, und gemäß § 7 des Reichsges. v. 3. 5. 1909 ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, welches insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Ereignis auf das Verhalten eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Anders wäre die Lage, wenn der Lenker des Automobils schon von weitem erkannt hätte, daß das Tier unruhig geworden ist. Würde er dann ohne Rücksicht auf diese Furcht in gleichem Tempo mit großem Geräusch vorbeifahren, so würde er sich, bei Annahme eines entstandenen Schadens, haftbar machen. Welche Vorkehrungen in diesem Falle von dem Eigentümer eines Automobils zu treffen sind, hat das Oberlandesgericht Zweibrücken durch Urteil v. 14. 11. 1906 festgelegt. Es verlangt zunächst, daß der Fahrer oder der Inhaber des Kraftwagens beim Erblicken scheuer Pferde die Maschine abstellt. Der Eigentümer, der es angesichts unruhiger Pferde unterlassen hat, in Entfernung von 50 m den Motor außer Tätigkeit zu setzen, macht sich bei einem durch das Scheuwerden der Pferde hervorgerufenen Unfall

strafbar. Da nun in den meisten Fällen schon beim Herannahen des Automobils aus dem Benehmen der Pferde sich erkennen läßt, ob sie scheuen werden oder nicht, so muß das Nichtbeachten etwaiger Anzeichen des Scheuwerdens dem Automobilisten unbedingt als Verschulden zur Last gelegt werden.

Neben dem Fuhrverkehr kommt in der Hauptsache hier nur noch das Gros der sich zu Fuß bewegenden Menschheit in Betracht. Wenn es auch übertrieben erscheint, daß, wie ein Reichstagsabgeordneter bei Gelegenheit der Beratung des Entwurfes sagte, die Automobilisten über alle öffentlichen Wege und Straßen den Belagerungszustand erklärt haben, so ist doch eine Belästigung, vielleicht auch teilweise eine wirtschaftliche Benachteiligung vorhanden. Zweifellos ist als ersteres das scharfe Geräusch der Maschine und der enorme Staub zu betrachten, der bei nicht feuchter Straße in Massen aufwirbelt. Diese Umstände können aber ebensogut für Dritte wirtschaftlich nachteilige Folgen nach sich ziehen; beispielsweise werden auf diese Weise manche in friedlicher Stille gelegene Kurorte und Erholungsheime in ihren Existenzbedingungen, vornehmlich reine Luft und Ruhe, eine empfindliche Schädigung erlitten haben.

§ 3.

Soll ein Streit zwischen zwei Parteien richtig entschieden werden, so muß, nachdem die eine Partei gesprochen, auch der anderen Gehör geschenkt werden: Audiatur et altera pars. Es war daher nicht mehr wie recht und billig, daß man auch die Argumente hörte und prüfte, welche von den Automobilisten gegen eine verschärfte Haftpflicht ins Feld geführt wurden. Da wurde zunächst geltend gemacht, daß ein äußerer Grund, ein Spezialgesetz über Automobilhaftpflicht einzuführen, gar nicht vorhanden sei, was am besten durch den verhältnismäßig geringen Prozentsatz von Automobilunfällen in Vergleich mit den durch Straßenbahnen, Pferdefuhrwerke u. dgl. verursachten bewiesen werden könne. Da man das Beweiswürdige dieser Behauptung einsah, haben seitens der Reichsregierung statistische Erhebungen stattgefunden, welche die bezüglich der geringen Menge von Automobil-

unfällen behaupteten Tatsachen auch zum großen Teile bewahrheiten. Man muß in der Tat zugeben, daß die Allgemeinheit in dieser Beziehung dem Automobilismus Unrecht zufügt, welches sich nur aus Unkenntnis über die tatsächliche Lage erklären läßt. Selbstverständlich kommen Automobilunglücke vor und sie nehmen sofort ihren Weg durch die Presse, so daß dem Publikum kein Automobilunfall verschwiegen wird, während die Unglücksfälle, die auf Stadt- und Landstraße mit gewöhnlichen Fuhrwerken geschehen, meistens im Verborgenen bleiben.[1] Es sind in der Zeit vom 1. 10. 1906 bis zum 30. 9. 1907 amtlicherseits 4864 „beschädigende Ereignisse" beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen festgestellt worden, von denen 2419 Körperverletzungen nach sich gezogen haben; bei dem Rest kommen nur Sachbeschädigungen in Frage. Im ganzen wurden getötet bezw. sind den Verletzungen erlegen 145 Personen.[2] Eine solche Statistik kann jedoch nur dann zur Entlastung des Automobilismus in Betracht kommen, wenn sie mit den durch andere Fuhrwerke herorgerufenen Schädigungen in Vergleich gesetzt wird. Aus dem Jahresbericht[3] der Stadt Berlin im Jahre 1903 ist zu entnehmen, daß auf 8029 Droschken 396 Unfälle kamen, während auf 1270 Motorwagen 32 Unfälle entfielen. Es betrug also der Prozentsatz der Droschkenunfälle $4\,^{9}/_{10}\,\%$, derjenige der Motorwagen nur $2\,^{1}{}_{2}\,^{0}{}_{0}$. Hierbei muß man berücksichtigen, daß die Automobile mindestens ein vier- bis fünffaches Arbeitsquantum leisten, d. h. einen Weg zurücklegen, der vier- bis fünfmal so groß ist wie der von den Droschken zurückgelegte und daher, will man gerecht sein, auch vier- bis fünfmal so viele Unglücksfälle haben dürften, um mit den Droschken in eine Linie gestellt zu werden. In Ergänzung dieser Angaben sei eine Statistik herangezogen, die außerdem noch das Verhältnis der durch Automobile hervorgerufenen Verletzungen zu dem der durch Straßenbahnen verursachten angibt. Die Statistik[4] berichtet über die tödlichen Unfälle, die im Jahre 1907 durch den Verkehr

[1] Dr. Meili im Recht 11. Jahrg. Nr. 20 S. 1224.
[2] Vortrag des Präsidenten des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins a. a. O.
[3] Welt der Technik 1906 Nr. 23.
[4] Automobilwelt 1908 Nr. 36.

auf den Straßen von Paris hervorgerufen wurden. Dieser Aufstellung zufolge töteten 2314 Straßenbahnwagen 85 Personen, 42443 Pferdefuhrwerke 88 Personen, 11841 Automobile und Motorräder 46 Personen. Für 1000 Einheiten entfallen demnach 37 Tote auf Straßenbahnwagen, 4 Tote auf Automobile, 2 Tote auf die Pferdefuhrwerke. Es mußte demnach angesichts solcher feststehenden Tatsachen verwundern, daß man eine Haftpflicht einzuführen gedachte zu Schaden eines Fahrzeuges, das erwiesenermaßen durchweg einen geringeren Prozentsatz an Schadensereignissen aufweist als alle anderen Fuhrwerke. Demgegenüber war jedoch zu erwägen, daß die Größe und Menge der durch Automobile hervorgerufenen Schäden allein nicht für eine Einführung der strengeren Haftpflicht ausschlaggebend sein konnte. Maßgebend war die Bewertung der rechtlichen Folgen, die diese an Zahl verhältnismäßig geringen Unfälle gezeitigt haben. Und hier war das Ergebnis um so ungünstiger und ließ den Grund der allgemeinen Entrüstung wohl einsehen. Bezüglich der 1906/07 amtlich festgestellten 145 Todesfälle hat eine genaue und sorgfältige Prüfung ergeben, daß in 58 Fällen weder Polizeistrafe verhängt noch ein gerichtliches Verfahren eingeleitet wurde. Bei 8 Fällen war der Führer tot. In 42 Fällen ist das gerichtliche Verfahren eingeleitet, jedoch wieder eingestellt worden. In 10 Fällen erfolgte Freisprechung. Bei 2 Fällen war der Führer des Fahrzeuges nicht zu ermitteln. In 1 Falle wurde eine polizeiliche Strafe verhängt. In 17 Fällen fanden Verurteilungen zu Gefängnisstrafen von 8 Tagen bis $6\,^1/_2$ Jahren statt. Bei 15 Fällen war die Entscheidung bis Ende April 1908 noch nicht gefällt. Die Tatsache nun, daß in $^2/_3$ aller Fälle ein rechtlicher Ausgleich von Schaden und Buße nicht stattgefunden hat, war sicherlich nicht geeignet, das Rechtsbewußtsein des Volkes zu befriedigen, das daher mit Recht die auf Automobile anwendbaren Bestimmungen auf eine andere Grundlage gestellt wissen wollte.

Als weiteres gegen ein speziell vom Verursachungsprinzip beherrschtes Haftgesetz sprechendes Argument war seitens der Automobilisten die dadurch unvermeidlich werdende Schädigung der deutschen Automobilindustrie ins Feld geführt worden. Dieser Behauptung konnte ebenfalls eine gewisse Berechtigung nicht ab-

gesprochen werden und ist auch seitens der Reichsregierung anerkannt worden, indem sie in der Begründung des Entwurfs ausführte, es komme darauf an, zu vermeiden, daß wenn auch dem Bedürfnis eines erhöhten Schutzes des Publikums gegen die Automobilgefahr genügt werden müsse, eine Überspannung der hierauf abzielenden Maßnahmen eintreten würde, welche eine Schädigung und Hemmung des Automobilverkehrs herbeiführen würde. In der Hauptsache handelt es sich hier um diejenigen Abnehmer, deren Existenz von dem Besitz eines oder mehrerer Fahrzeuge mehr oder weniger abhängt, vom Droschkenfuhrhalter, vom Unternehmer eines Lastwagenbetriebes, vom Landarzt, Gutsbesitzer auf dem Lande u. dgl., die alle den Kraftwagen als Nutzfahrzeug und zeitsparendes Verkehrsmittel benutzen. Sie bilden heute und werden in Zukunft noch viel mehr den Kern der Kundschaft der Automobilindustrie bilden, und es lag da die Gefahr sehr nahe, daß sie lieber auf die Vorteile, welche ihnen der Wagen bringt, verzichten würden, als daß sie Gefahr laufen sollten, wirtschaftlich durch einen unglücklicherweise eingetretenen Unfall ruiniert zu werden.

Außer diesen speziellen, sich gegen eine verschärfte Haftpflicht wendenden Gründen führte der Automobilismus noch die der reinen Vernunft entspringende Erwägung an, daß fast jeder neue Fortschritt neue Opfer fordert, und daß der Weg zu ihm immer und immer wieder über Leichen führt. Diese Tatsache ist ebenso bedauerlich wie unabwendbar. Welche Hekatomben von Menschenleben sind nicht der Entwicklung der Eisenbahn und des Bergbaues zum Opfer gefallen! Wer zählt die Toten und Verwundeten, die auf den Schlachtfeldern der Industrie, in Laboratorien und Hüttenwerken, Fabriken und anderen lebensgefährlichen Betrieben auf der Strecke blieben?

Aber alle diese Abwehrmaßregeln in Wort und Schrift, so berechtigt sie auch teilweise sein mochten, konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß eine Abänderung der bestehenden Rechtslage unausbleiblich war.

§ 4.

Wenn es auch dem einzelnen scheinen könnte, daß diesem oder jenem Punkte zuviel Bedeutung zugemessen wird, so ist doch die Gesamtwirkung die, daß die Automobile durch die Art und Weise ihres Auftretens eine derartig dominierende Stellung eingenommen haben, daß die Verkehrsverhältnisse der Straßen sich sehr zum Nachteile der dort ebenfalls Berechtigten gänzlich umgestaltet haben, eine Tatsache, die das allgemeine und billige Verlangen nach Rechtsgleichheit über den Haufen warf.

Der tatsächlichen, ungerechtfertigt bevorzugten Lage der Automobile entsprach ihre Stellung im Rechtsleben. Das auf Automobile anwendbare Recht erfüllte, weil veraltet, nicht die Garantien, die das moderne Recht an den Halter eines Kraftfahrzeuges stellen muß; es war vom Verschuldensprinzip beherrscht, das in Verbindung mit der für den Verletzten schwierigen prozessualen Lage dessen Ersatzansprüche nur selten berücksichtigte. Das Verlangen nach einer Umgestaltung des Rechtes und der Begründung eines Spezialgesetzes war daher allgemein; es ging nicht nur aus von den eingeschworenen Automobilgegnern, die den Kraftwagen verwünschen, weil er modern ist und lästige Begleiterscheinungen hervorgerufen hat, die darüber aber ganz den vorwiegenden wirtschaftlichen Vorteil vergessen, nein auch diejenigen, welche dem Automobil gegenüber eine gemäßigtere Richtung einnahmen, sahen das Unhaltbare des herrschenden Zustandes ein. In diesem Bestreben ist dann das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 zustande gekommen, dessen Hauptbedeutung in den Bestimmungen der §§ 7 u. 8 liegt. Trotzdem man bei der Beratung dieser Paragraphen sich darüber einig war, daß denselben das Kausalprinzip zugrunde liegen müsse, traten doch so verschiedene Ansichten und Rechtsauffassungen zutage, daß es wohl lohnt, die Entwicklung derselben zu verfolgen und sie insbesondere in Vergleich mit anderen auf demselben Prinzip beruhenden Haftbestimmungen zu bringen.

Schon am 1. 3. 1906 war dem Reichstage ein Entwurf vorgelegt worden, der bestimmte, daß der Betriebsunternehmer verpflichtet sei, den Schaden zu ersetzen, wenn bei dem Betriebe eines

Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt werde. Die Ersatzpflicht sei nur ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden sei. Das in dieser Bestimmung zum Ausdruck gebrachte Haftprinzip ist das Prinzip der reinen Kausalhaftung, wie es in dem dieser Bestimmung vorbildlich gewesenen Eisenbahnhaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871 angewandt ist. Auch sonst schloß sich der Entwurf, was Form und Inhalt angeht, eng an das Eisenbahnhaftpflichtgesetz an, ein Resultat, für das die Gleichartigkeit der Betriebsmittel, der Betriebsart und der Betriebskraft ausschlaggebend waren.

Tatsächlich sind ja zwischen Automobil und Eisenbahn äußere gemeinschaftliche Merkmale vorhanden, eine Tatsache, die begründet genug erschien, für die Kraftwagen eine Haftung gleich der der Eisenbahnen zu normieren. Zudem schien dieser Gedanke praktisch insofern von großem Wert, als die umfangreiche Judikatur des Eisenbahngesetzes vorhanden war und man diese in gleicher Weise auf das neue Gesetz anzuwenden gedachte. Diese Judikatur geht jedoch von dem Gedanken aus, daß es mit Hinsicht auf die Monopolstellung, welche die Eisenbahnunternehmungen innehaben, den großen Umfang ihrer Betriebe und ihre regelmäßig sehr bedeutende Kapitalkraft als keine unbillige Anforderung erscheint, daß die Eisenbahnen für den Schaden, den ihr Betrieb verursacht, unbedingt und ohne Einschränkung eintreten. Die erwähnte Rechtsprechung hat, von diesem Gedanken ausgehend, der Haftpflicht der Eisenbahnen sehr weite Grenzen gezogen und Einreden nur in sehr beschränkter Weise zugelassen; läßt sie dieselbe doch manchmal da haften, wo der ursächliche Zusammenhang zwischen Unfall und den eigentümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes schwer zu finden ist. Zweifellos muß ein solches Billigkeitsmoment auch beim Automobilbetrieb anerkannt werden, doch ist eine extensive Anwendung desselben im Sinne des Eisenbahngesetzes mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der ökonomischen Tragfähigkeit hier nicht gegeben. Mit Recht ist seitens der Automobilisten darauf hingewiesen worden, daß das Reichshaftpflichtgesetz nur „Betriebe" zum Gegenstand hat, welche in der Regel als besonders umfangreich anzusehen sind und daher dem Verletzten gegenüber regel-

mäßig die Stellung des wirtschaftlich Stärkeren einnehmen werden. Insbesondere gilt dies von der Eisenbahn, nicht minder aber auch von Bergwerken und Fabrikbetrieben, während der Automobilhalter dem Verletzten gegenüber nur allzuoft der wirtschaftlich Schwächere sein wird.[1]

Die den Eisenbahnen auferlegte Kausalhaft beruht aber nicht so sehr auf dem Billigkeitsmoment, als vielmehr auf dem Gefährdeprinzip, als dessen Ausfluß ersteres in der Hauptsache zu betrachten ist. Diese eisenbahnrechtlich bestehende Gefährdehaftung und die im 1. Entw. normierte automobilrechtliche sind aber nicht desselben Ursprungs. Bei Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes dachte man vor allem an die Gefährdung der Eisenbahnreisenden und Angestellten, weniger an dritte Personen. Die Unfälle, welche die Reisenden und das Bahnpersonal durch Entgleisungen, Zusammenstöße u. dgl. bedrohen, nehmen an Zahl und Bedeutung in der Eisenbahnunfallstatistik den weitaus größten Raum ein. Gerade das Gegenteil ist beim Automobil der Fall. Die durch den Kraftwagenbetrieb hervorgerufene Gefahrwahrscheinlichkeit trifft ja weniger die Insassen als gerade den außerhalb des Betriebes stehenden Dritten. Und daß der Entwurf nur dessen Schutz im Auge hatte, ging schon daraus heror, daß die Insassen und Angestellten des Automobils in § 2 ausdrücklich von den Wohltaten des Gesetzes ausgenommen waren.[2]

Auch sonst wäre gegen die rechtliche Gleichstellung von Eisenbahn und Automobil noch einzuwenden, daß die Eisenbahnen besondere Privilegien genießen, daß sie das Expropriationsrecht haben und sich ein eigenes Schienenbett ganz nach Belieben schaffen können. Es wurde daher bei der Einführung der Eisenbahnhaftpflicht die durch Einführung der Kausalhaft geschaffene Ausnahme vom gemeinen Recht nicht nur mit der besonderen Gefährlichkeit des Bahnbetriebes begründet, sondern zugleich betont, daß die Eisenbahnen besondere Privilegien, insbesondere Ausschluß der freien Konkurrenz und das Expropriationsrecht genössen. Durch dieses Recht ist ihnen vom Staate die volle Sicherheit des Betriebes

---

[1] Dr. M. Isaak in „Der Motorwagen" 9. Jahrg. Heft 6.
[2] Dr. M. Isaak in der Allgem. AutZtg. 1908 Nr. 32 S. 44.

gewährleistet, und man kann deshalb auch mit einem gewissen Recht behaupten, daß die weitaus meisten Eisenbahnunglücke tatsächlich durch Verschulden der Bahn bezw. ihrer Angestellten entstehen.[1]

Wenn aber auch die Eisenbahnen alle diese Vergünstigungen vor den Automobilen voraushaben, so läßt sich doch manches wieder zum Vorteil für die Kraftwagen auslegen. Es bedeutet doch auch, wie oben gesagt wurde, für die Automobile ein Recht, daß sie öffentliche Straßen benutzen dürfen, daß sie, soweit es sich nicht um geschlossene Ortschaften handelt, nach Belieben schnell und langsam fahren können. In dem Verhältnis zwischen Automobil und Eisenbahn liegt sicherlich ein Vorteil auf seiten der Eisenbahn, nicht aber im Verhältnis zwischen dem Publikum einerseits und Automobil und Eisenbahn andererseits. Zugegeben nun, daß eine ungerechtfertigte Bevorzugung der Automobile in diesem Sinne vorliegt und eine gewisse Gleichartigkeit der Art und Weise des Betriebes der Eisenbahnen und Kraftwagen besteht, so wäre es doch widersinnig, zu verlangen, daß die Eisenbahnhaftpflicht auch auf Automobile übertragen worden wäre, eben weil die Haftung der ersteren einem ganz anderen Gesichtspunkt entnommen ist und eine analoge Anwendung dem inneren Wesen der Haftprinzipien gänzlich widersprochen hätte.

Wie verfehlt eine Haftung nach Analogie des Eisenbahngesetzes und eine damit in Zusammenhang stehende Übernahme der Judikatur gewesen wäre, erhellt vornehmlich aus der reichsgerichtlichen Auslegung zweier im § 1 RHaftpflG. v. 7. 6. 1871 enthaltenen Begriffe. Nach dem Wortlaut des genannten Paragraphen haftet der Betriebsunternehmer für den entstandenen Schaden, wenn „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird. Das Reichsgericht nimmt in ständiger Rechtsprechung an, daß „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn ein Unfall sich dann ereignet, wenn einmal ein innerer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Eisenbahn besteht und ferner auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebs-

[1] Dr. Meili im Recht 11. Jahrg. Nr. 20 S. 1242.

vorgang gegeben ist.[1] Nach diesem Grundsatze sind dann vom Reichsgericht in zahlreichen Fällen Betriebsunfälle angenommen und Entscheidungen getroffen worden, deren analoge Anwendung auf Automobilunfälle unbedingt zu Bedenken Anlaß geben würde. Ein Betriebsunfall wurde beispielsweise im Urteil v. 15. 5. 1905 Rep. VI 412/04 angenommen, als ein Fahrgast aus dem Fenster des in der Fahrt befindlichen Zuges eine Glasflasche hinausgeworfen hatte, wodurch ein Feldarbeiter verletzt wurde. In den Gründen wird ausgeführt, eine dem Eisenbahnbetrieb in dieser Richtung eigentümliche Gefahr liege darin, daß durch den Transport von Menschen und die Art desselben eine Gelegenheit und ein Spielraum für das Hinauswerfen von Körpern aus dem Eisenbahnwagen eröffnet sei, und daß eine unter anderen Umständen ungefährliche Handlung, wie ein sicherer Wurf nach sicherem Ziel, wegen der Unmöglichkeit der Berechnung der Flugbahn für andere gefährlich werden könne. Würde bei anderen Fahrzeugen, wie etwa bei Automobilen, die gleiche Wirkung wie bei einem Eisenbahnzuge festzustellen sein, so würden sie nur mit dem Eisenbahnbetrieb eine diesem eigentümliche Gefahr teilen. Daß die Gefahr dem Eisenbahnbetriebe nicht ausschließlich eigentümlich sein müsse, um die Haftbarkeit der Eisenbahn zu begründen, sei längst anerkannt.

Aber auch abgesehen davon, daß die Begriffe „Betrieb" und „Betriebsunfall" durch die reichsgerichtliche Rechtsprechung eine so weite Ausdehnung erfahren haben, daß es bedenklich erscheint, sie samt der Judikatur auf automobilrechtliche Verhältnisse zu übertragen, so spricht hiergegen noch ein weiteres Moment. Es darf nicht übersehen werden, daß die Wendungen „bei dem Betriebe" im Reichshaftpflichtgesetz und im Automobilgesetz, obwohl gleichlautend, begrifflich verschieden sind. In letzterem Gesetz ist die fragliche Wendung wörtlich aufzufassen, d. h. es muß ein einzelnes Kraftfahrzeug in Betrieb gesetzt sein. Dementsprechend würde im Eisenbahngesetz unter diesem Ausdruck die Bewegung eines einzelnen Zuges zu verstehen sein. Dieses ist jedoch nicht der Fall. Hier umfaßt dieser Begriff vielmehr alle für die Verwaltung des Eisenbahnunternehmens erforderlichen, mit dem Transport selbst

[1] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 55 S. 229 Rep. VI 186/03.

in einem gewissen Zusammenhange stehenden Handlungen, soweit mit ihnen die dem Eisenbahnverkehr eigentümlichen — wenn auch nicht ausschließlich mit dieser Verkehrsart verbundenen — Gefahren verknüpft sind. Diese letzteren entspringen also einmal aus der eigentlichen Beförderungstätigkeit, und ist deshalb jeder Unfall, der sich hierbei ereignet, ein Betriebsunfall, ohne daß der Zusammenhang mit den eigentümlichen Gefahren des Betriebes im einzelnen Fall besonders festgestellt zu werden brauchte. Es sind also Unfälle, die sich nicht unmittelbar bei der Beförderung selbst, sondern bei anderen, mit der Beförderung auf der Bahn nur mittelbar zusammenhängenden, ihn vorbereitenden und abschließenden Verrichtungen ereignen, nur dann als Betriebsunfälle anzusehen, wenn diejenige Betriebstätigkeit, welche sie verursachte, entweder allgemein mit den eigentümlichen Eisenbahngefahren verbunden oder doch im konkreten Falle von diesen Gefahren beeinflußt worden ist.[1]

Demgegenüber kann „bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeuges ein den Automobilhalter zum Ersatze verpflichtender Betriebsunfall nur dann eintreten, wenn und solange das Fahrzeug sich im Betrieb befindet. Von vornherein kommen also Unfälle, die sich bei den Vorbereitungshandlungen einer Fahrt, wie Reparaturen, Ausprobieren des Motors, Füllen des Benzinbehälters, Reinigen, Ölen usw. ereignet haben, als Betriebsunfälle im Sinne des Gesetzes nicht in Betracht. Es liegt zwar nahe, zu sagen, daß durch die Inbetriebsetzung des Motors auch schon das Kraftfahrzeug in Betrieb gesetzt wird, wennschon dasselbe sich nicht fortbewegt. Dies kann jedoch nur richtig sein, wenn mit der Betriebstätigkeit des Motors zugleich die Fortbewegung des Fahrzeuges beabsichtigt ist; die Tätigkeit der Maschine und die Fortbewegung des Fahrzeuges müssen also in engstem Zusammenhange stehen. Während in diesem Falle der Motor nur ein Teil des Ganzen ist, sind beide als selbständige, ganz voneinander unabhängige Teile aufzufassen, wenn der Motor nur probeweise in

[1] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 50 S. 92 Rep. VI 357/01, Bd. 56 S. 266 Rep. VI 122/03, Bd. 6 S. 37 Rep. II 433/81, Bd. 55 S. 231 Rep. VI 186/03; JurW. 1907 S. 26, Urteil v. 19. 11. 1904.

Tätigkeit gesetzt wird, also eine rein vorbereitende Handlung vorliegt. Hier ist das Laufen des Motors Selbstzweck und dient nicht dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges, worauf es nach den Worten des Gesetzes allein ankommt.

Andererseits ist nicht jedes in Bewegung befindliche Kraftfahrzeug damit zugleich im Betrieb. Ist beispielsweise ein Kraftfahrzeug auf einer Fahrt betriebsunfähig geworden, und wird es dann von vorgespannten Pferden gezogen, so ist dasselbe naturgemäß nicht in Betrieb, weil ihm eben die eigene Kraftwirkung fehlt. Dies läßt jedoch nicht den Schluß zu, daß das Kraftfahrzeug im Augenblick des Unfalls durch die ihm zugehörige maschinelle Kraft getrieben worden sein müsse. Denn wie die Begründung (S. 12 des Entw.) ausdrücklich hervorhebt, ist ein Kraftfahrzeug nicht nur dann in Betrieb, wenn es durch die Kraft des Motors getrieben wird, sondern auch dann, wenn es sich z. B. auf abfallender Straße unter Ausschaltung des Motors mit Hilfe des durch ihn gewonnenen Antriebs weiterbewegt.

Weiter war die Übernahme der Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes in dem unvermeidlichen Zusammenhange mit der Judikatur dieses Gesetzes insofern bedenklich, als auch der Begriff „höhere Gewalt" hätte Anwendung finden müssen, der aber im Automobilrecht in der Auslegung, welche die reichsgerichtliche Rechtsprechung ihm für das Haftpflichtgesetz gegeben hat, zu unbilligen Härten geführt hätte. Auch die Kommission führte aus, daß die Judikatur des Reichsgerichtes über den Begriff „höhere Gewalt" teilweise als abwegig bezeichnet werden müsse. Das Reichsgericht[1] umgrenzt den fraglichen Begriff dahin, daß es als höhere Gewalt zu gelten hat, wenn die schädigende Einwirkung auch durch die äußerste nach den gegebenen Umständen gebotene Vorsicht, durch alle vernünftigerweise dem Betriebsunternehmer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abzuwenden und auch in ihren Folgen nicht unschädlich zu machen war. Daß diese und ähnliche Definitionen keine ausreichende Klarheit über die Tragweite des Begriffes „höhere Gewalt" gewähren können, ist selbst-

[1] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 21 S. 16 Rep. II 28/88, Bd. 64 S. 404 Rep. VI 112/06.

verständlich, und nur Entscheidungen konkreter Fälle zeigen, wie extensiv der Ausdruck tatsächlich zu fassen ist. Man hat, wie gelegentlich der Beratung des 2. Entw. ausgeführt wurde, Eisenbahnunternehmer haftpflichtig gemacht für Fälle, wo kindlicher Unverstand, nicht der Betrieb, den Schaden verschuldet hat, für Fälle, wo ein Verschulden Dritter oder tierischer Unverstand oder ein Zusammenwirken unglücklicher Zufälle vorgelegen hat.

§ 5.

Diesen Ausführungen entspricht es, wenn der 2. Entw., der im Juni 1908 von der Reichsregierung vorgelegt wurde, den Standpunkt der gleichrechtlichen Auffassung von Automobil und Eisenbahn in der Hauptsache verlassen hat und in seiner Begründung ausführt, daß die Erwägungen, auf welche die den Eisenbahnen auferlegte unbedingte Gefährdehaftung zurückzuführen sind, für Kraftfahrzeuge nicht ohne weiteres zutreffen, daß vielmehr die Lage des Automobilhalters von der eines anderen Fuhrwerkbesitzers nicht wesentlich verschieden ist. „Würde ihm die unbeschränkte Gefährdehaftung auferlegt, so müßte ihn dies mit Verpflichtungen belasten, die häufig außer Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit stehen."

Mit dieser Änderung der Anschauungen mußte zugleich der verschiedentlich gemachte Vorschlag, die Schäden bei Betrieb von Kraftwagen solchen durch Tiere hervorgerufenen rechtlich gleichzustellen, von selbst seinen Stützpunkt verlieren. Aber auch ohne dies wäre gegen eine Gleichstellung des Automobilhalters mit dem Tierhalter einzuwenden, daß die Haftung des letzteren auf der Eigenartigkeit der Tiere als Schadensurheber beruht und eine Übertragung auf die mechanische Natur der Kraftfahrzeuge nicht duldet. Für das Zustandekommen des § 833 BGB., dessen Fassung übrigens damals dem Willen des Bundesrates nicht entsprach, und dessen Sanktionierung im Reichstag anscheinend nur durch eine Zufallsmehrheit erfolgte, ist doch der Gedanke grundlegend gewesen, daß mit dem Halten eines Tieres eine besondere Gefahr verknüpft ist, nämlich die, daß das Tier einen selbständigen Willen hat und infolgedessen sich selbständig bewegen kann. Das

Gefährliche am Pferd und anderen Tieren ist demnach in den Augen des Gesetzgebers die ungebändigte Naturkraft, von welcher der Mensch Schaden zu befürchten hat. Gerade hier liegt der Unterschied zwischen dem Tier und dem Automobil. Bei letzterem kann man nicht von einer ungebändigten Naturkraft reden, und die dem Automobilbetrieb eigentümlichen Gefahren, so die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und ihre Unabhängigkeit vom Schienenwege, sind nicht dem Motorwagen als ihm eigenartig und in seiner Konstruktion liegend zur Last zu legen, sondern sie entstehen erst durch die Unvorsichtigkeit des Führers, denn es gibt hier tatsächlich keine Gefahr, der die menschliche Umsicht nicht vorbeugen könnte.[1]

Wenn also eine besondere gesetzliche Statuierung der Automobilhaftpflicht nach Analogie der Tierhaftung gemäß § 833 BGB. angeregt werden konnte, so war das Motiv hierzu nur in einer rein äußerlichen Verwandtschaft zwischen Tier und Kraftwagen zu finden. Eine innere Verwandtschaft besteht zwischen der frei waltenden Tierkraft und einer durch Menschenhand erzeugten und auf menschliche Handlungen hin sich entfaltenden mechanischen Kraft nicht.[2] Die unbedingte Gefährdungshaft der Eisenbahnen und die ebenfalls auf dem reinen Kausalprinzip beruhende Tierhaftung sind also, als auf die Automobilgesetzgebung unanwendbar, fallen gelassen worden.

Die neue Vorlage unterschied sich von dem 1. Entw. in mehreren Punkten. Äußerlich dehnte sie die gesetzliche Regelung über die damaligen Grenzen aus, indem sie auch Bestimmungen über die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis sowie besondere Strafvorschriften gegen Verletzung der zur Sicherung des Verkehrs erlassenen polizeilichen Anordnungen traf. Sodann dehnte sie, im Gegensatz zum Reichshaftpflichtgesetz, die Haftpflicht auf die Beschädigung von Sachen aus — jedoch mit Ausnahme der durch das Fahrzeug beförderten —, und stellte die gesamte Haftung für Automobilschäden auf eine andere Grundlage, die den dem Automobilbetrieb eigentümlichen Verhältnissen besser

---

[1] Dr. M. Isaak in „Der Motorwagen" 9. Jahrg. Heft 6.

[2] Vorwerk a. a. O. S. 97.

gerecht wurde. Bei den neuen Vorschlägen war der Gesichtspunkt leitend, daß einerseits dem Bedürfnis eines erhöhten Schutzes des Publikums gegen die Automobilgefahr zu genügen war, daß andererseits aber vermieden werden mußte, durch eine Überspannung der hierauf abzielenden Maßnahmen den Automobilverkehr in einer Weise zu belasten und zu erschweren, die seine Entwicklung hemmen und schädigen würde.[1]

Die Vorlage war sich darüber klar, daß es genügen müsse, wenn der Geschädigte den ursächlichen Zusammenhang des Schadens mit dem Betriebe des Automobils dartue, wogegen es Sache des in Anspruch genommenen Automobilhalters sei, zu beweisen, daß keiner der Haftungsfälle vorliege. Denn wie die Erfahrung gelehrt hat, spielen die Unfälle sich meistens zu rasch ab, als daß die Geschädigten die Einzelheiten des Herganges, insbesondere eine Fahrlässigkeit des anderen Teiles feststellen könnten, während dieser weit eher in der Lage ist, die Umstände des Falles zu überschauen. Mit Recht hielt es daher der Entwurf für unbillig, daß der Geschädigte die Folgen eines Beweisnotstandes tragen würde, der nicht durch ihn, sondern durch die dem Betriebe des Kraftfahrzeuges innewohnende Eigenart herbeigeführt worden ist

Wie schon hervorgehoben, war der 2. Entw., verschieden von der Auffassung des 1. Entw., der Ansicht, daß der Betrieb von Kraftfahrzeugen im allgemeinen für den Verkehr keine größeren Gefahren mit sich bringe als die Benutzung sonstiger Beförderungsmittel; eine Gefahr trete erst bei dem Fehlen gewisser Voraussetzungen ein. Zu diesen gehöre, daß der Führer seiner Aufgabe vollständig gewachsen sei, namentlich die Geschwindigkeit im Fahren nicht übertreibe; dann auch, daß die Vorrichtungen an dem Wagen ihren Dienst vorschriftsmäßig erfüllten. Der Entwurf fand also die dem Publikum durch die Automobile drohende Gefahr hauptsächlich in zwei Punkten. Eine besondere Gefahr folgt in erster Linie daraus, daß die Handhabung des Automobils an den Führer, was Vorsicht, Geschick und Geistesgegenwart betrifft, weit bedeutendere Anforderungen stellt als an die eines sonstigen Straßenfuhrwerkes. Eine besondere Gefahr liegt weiter darin, daß der

[1] vgl. Begr. des Entw.

Mechanismus des Automobils ein ungleich verwickelterer ist als der der übrigen Fahrzeuge; geringe Fehler in der Beschaffenheit oder Zusammensetzung der einzelnen Teile, kleine Störungen in ihrer Funktion können die Lenkung der Maschine plötzlich unmöglich machen.[1]

Diese Erwägungen ergaben die Gesichtspunkte, unter denen die Verantwortlichkeit des Automobilhalters zu regeln war, und der Entwurf schloß demgemäß die Ersatzpflicht aus, wenn der Schaden

1. weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeuges bestellten oder ermächtigten Person, noch
2. durch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder Versagen seiner Verrichtungen verursacht worden ist.

Der Entwurf in dieser Fassung fand jedoch nicht allseitige Billigung und es wurden hierzu eine Reihe Abänderungsvorschläge gestellt, die jedoch im Laufe der Beratung bis auf zwei zurückgezogen wurden. Mit Bezug auf Abs. 2 § 1 des Entw. wurde der Antrag gestellt, demselben folgende Fassung zu geben:

> „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Ist der Schaden durch ein Kraftfahrzeug verursacht, das zur Zeit des Unfalls dem Berufe oder der Erwerbstätigkeit des Fahrzeughalters diente, so ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person, noch durch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Verrichtungen verursacht worden ist".

Dieser Antrag wurde damit begründet, daß der Entwurf zu wenig Rücksicht genommen hätte auf diejenigen, die zur Ausübung ihres Berufes oder ihrer Erwerbstätigkeit ein Kraftfahrzeug benutzen müßten. Dieser Antrag sprach sehr für sich, indem er von der richtigen Erwägung ausging, daß das Automobil nicht, wie vorläufig, noch Luxusfahrzeug ist, sondern das zukünftige Nutz-

[1] vgl. Begr. des Entw.

fahrzeug sein wird. Man denke beispielsweise nur an den immer weiter um sich greifenden Automobildroschken- und Lastverkehr. Die Zahl derer, die heute zu ihrem Berufe oder ihrer Erwerbstätigkeit ein Automobil benutzen und hierdurch ihr Brot verdienen, ist in der Tat sehr groß, und es war daher der Gedanke berechtigt, für sie eine Ausnahme von der verschärften Haftpflicht zu begründen. Wenn alle diese Personen gefahrbringende Kräfte in ihrem Dienst verwenden, so handeln sie zwar aus freiem Willen, aber dieser ihr freier Wille tritt doch weit zurück vor dem Zwang, den ihnen unser heutiges von dem Grundsatze „Zeit ist Geld" beherrschtes Verkehrsleben auferlegt. Es war daher richtig, zu folgern, daß dieses ihr Handeln nicht auf eigene Gefahr geschieht.

Dieser Abänderungsantrag wurde jedoch von verschiedenen Seiten bekämpft. Insbesondere führte der Staatssekretär des Reichsjustizamtes aus, daß die Fassung der Vorlage für die Praxis brauchbarer sei und viel weniger Anlaß zu weitläufigen, den Interessen der Verletzten nachteiligen Prozessen führen werde als die Abänderungsvorschläge. Diese operierten ferner mit den Begriffen der höheren Gewalt und des unabwendbaren Ereignisses, was zu bedenklichen Kollisionen mit der Auslegung anderer Gesetze führen müsse. Bei der Abstimmung wurde dann der vorerwähnte Antrag abgelehnt, während ein zweiter Antrag, der auf eine Abänderung der Fassung des Abs. 1 § 1 gerichtet war, mit acht gegen sieben Stimmen angenommen wurde. Der Vorschlag dieses Antrages ging dahin, die Worte der Vorlage: „Wird durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug usw." zu ersetzen durch die Worte: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges usw.", weil die Befürchtung bestände, daß der Entwurf die Auslegung zulasse, es sei nur der unmittelbare Schaden, nicht auch der mittelbare zu ersetzen. Dies trifft naturgemäß nur zu, soweit der Verletzte als Ersatzberechtigter in Betracht kommt; Dritte, welche mittelbar einen Schaden erlitten haben, wie der Nutznießer, die Versicherungsgesellschaft usw., können einen Anspruch aus dem Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 nicht herleiten.

Der Abänderungsantrag bezweckte vielmehr, jeden Zweifel zu beseitigen, daß zur Begründung einer Haftpflicht nicht erforderlich sei, daß eine körperliche Berührung zwischen dem Kraftfahrzeug

und der beschädigten Person oder Sache stattgefunden habe, wie z. B. in den Fällen, wo eine Person oder eine Sache direkt durch ein in Bewegung befindliches Kraftfahrzeug angestoßen oder überfahren wird. Im Gegensatz zu diesem unmittelbaren Kausalzusammenhang, der in der direkten mechanischen Einwirkung des Kraftfahrzeuges auf den verletzten Körper oder den beschädigten Gegenstand besteht, genügt zur Vermittlung des Kausalzusammenhangs auch schon eine mittelbare Einwirkung des Kraftfahrzeuges, welche zunächst andere Kräfte in Bewegung setzt, die ihrerseits dann wieder direkt oder indirekt den Schaden herbeiführen.[1] Es fährt z. B. ein Kraftfahrzeug gegen einen Wagen, der dadurch umschlägt und Schaden anrichtet.

Zur zweiten Lesung war ein weiterer Antrag gestellt worden, der dahin ging, den Begriff des unabwendbaren Ereignisses näher dahin zu umgrenzen, daß dasselbe weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruhen darf. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Der Antrag wurde damit begründet, daß die Judikatur des Reichsgerichts bei der Anwendung der Begriffe „höhere Gewalt“ und „unabwendbares Ereignis“ in einzelnen Fällen bedenklich weit gegangen sei und die Befürchtung bestehe, daß diese Rechtsprechung übernommen werden könnte. Tatsächlich bietet ja die Auslegung dieser vieldeutigen Begriffe der Rechtsprechung große Schwierigkeiten, und es verdiente daher die beantragte Abänderung insofern den Vorzug, als sie bestimmte Anhaltspunkte für die Auslegung des Begriffes „unabwendbares Ereignis“ gibt und somit der Rechtsprechung eine sachgemäße Anwendung der Vorschrift erleichtert. Nach eingehender Beratung wurde der Antrag angenommen, und zwar in seiner hiernach veränderten Fassung als § 7.

---

[1] JurW. 1902 S. 367.

Entgegen dem Bürgerlichen Gesetzbuch, gemäß dessen Bestimmungen verschiedene Personen als Haftpflichtige in Betracht kommen können, macht das Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 in der Hauptsache nur eine Person ersatzpflichtig: den Halter des Fahrzeuges. Eine nähere Definition, wer als solcher in Betracht kommt, gibt das Gesetz nicht, doch geht man wohl nicht fehl in der Annahme, daß der erwähnte Begriff dem in § 833 BGB. angewandten Ausdruck „Tierhalter" nachgebildet ist und demgemäß im Automobilrecht eine analoge Auslegung zu erhalten hat.

Nach der reichsgerichtlichen Rechtsprechung ist der Halter eines Tieres derjenige, der im eigenen Interesse durch Gewährung von Obdach und Unterhalt die Sorge für das Tier übernommen hat, und zwar nicht bloß zu einem vorübergehenden Zwecke auf ganz kurze Zeit. Wenn auch die Sorge für Obdach und Unterhalt charakteristisch ist für den Tierhalterbegriff, so ist sie doch, wie aus einzelnen Entscheidungen des Reichsgerichts hervorgeht, kein absolut notwendiges Begriffserfordernis. So hat das genannte Gericht in der Entscheidung[1]) v. 20. 11. 1905 die Verantwortlichkeit des Tierhalters für denjenigen verneint, welcher sein Pferd lediglich aus Gefälligkeit einem Nachbarn zur Ausfahrt geliehen und dieses während des fremden Gebrauches Schaden angerichtet hatte. Regelmäßig ist dagegen für die Begriffsbestimmung des Tierhalters das Moment der nicht bloß vorübergehenden Dauer erforderlich, wie denn auch das Reichsgericht in der Entscheidung[2]) v. 2. 7. 1903 ausdrücklich bemerkt, daß es nicht darauf ankommt, zu welchem Zweck das Tier gerade in dem Augenblick gebraucht wurde, wo es den Schaden anrichtete; unter Halten eines Tieres kann nicht eine augenblickliche Benutzung, sondern nur ein Verhältnis von einiger Dauer verstanden werden. Entsprechend dem durch die Judikatur festgelegten Begriff „Tierhalter" versteht man unter dem Halter eines Kraftfahrzeuges eine Person, die dasselbe für eigene Rechnung im Gebrauche hat und über die wirtschaftliche Verwendung desselben verfügen kann. Wie beim Tierhalter ist auch hier ein wichtiges Begriffserfordernis, daß der betreffenden Person

---

[1] JurW. 1906 S. 62.

[2] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 55 S. 166 Rep. VI 20/03.

die Sorge für das Kraftfahrzeug obliegt, d. h. insbesondere den Führer anstellt und bezahlt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt. In den meisten Fällen wird demnach der Eigentümer und Eigenbesitzer Halter des Kraftfahrzeuges sein, in vielen Fällen aber auch der Nutznießer, Mieter u. dgl. Wer im einzelnen Falle als solcher in Betracht kommt, wird immer erst nach Lage dieses zu beurteilen sein. Mit Bezug auf die Miete sei angenommen, daß jemand sich eine Automobildroschke nimmt, um eine Spazierfahrt zu machen. In diesem Falle geht die Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeughalters nicht auf den Mieter über, sondern der Unternehmer des Automobildroschkenbetriebes bleibt Halter. Wenn ersterer auch ein tatsächliches Herrschaftsverhältnis zum Kraftfahrzeug insofern hergestellt hat, als er während der Mietzeit nach Belieben über dasselbe verfügen kann, so hat er es dennoch nicht für eigene Rechnung im Gebrauch, liegt ihm nicht die Sorge und der Unterhalt desselben ob. Mietet dagegen jemand ein Kraftfahrzeug nicht bloß zu einem „vorübergehenden Zweck", stellt er es in seine Garage ein, läßt die Reparaturen vornehmen, bezahlt den Chauffeur u. dgl., so ist in einem solchen Falle der Mieter unbedenklich als der Halter des Kraftfahrzeuges anzusehen.

Der Begriff „Halter des Kraftfahrzeuges" erhält eine ergänzende Bedeutung durch die eine nur zu billigende Ausnahme enthaltende Bestimmung des Abs. 3 § 7 des Reichsges.: „Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet". Bei dieser Vorschrift wird man zunächst an den Dieb denken, der sich eines Kraftfahrzeuges bemächtigt und mit diesem auf und davon fährt; weiterhin an denjenigen, der sich nur vorübergehend den Gebrauch des Kraftwagens anmaßt, wie z. B. der Chauffeur, welcher gegen das Verbot seines Dienstherrn in Abwesenheit desselben das Fahrzeug zu privaten Zwecken benutzt. Das beiden Fällen Gemeinschaftliche liegt darin, daß auf sie beide die genannte Gesetzesbestimmung zutrifft. Unterschiedlich sind sie insofern, als der Chauffeur dadurch, daß er den Wagen seines Herrn verbotswidrig und eigenmächtig in Gebrauch nimmt, nicht die Haltereigenschaft

des letzteren zerstört, da er ja die Absicht hat, das Fahrzeug zurückzubringen, seine Verfügungsgewalt also nur eine momentane ist. Er wird also nicht Halter im Rechtssinne; das Gesetz legt ihm nur für die Zeit des Gebrauches die an sich dem Halter gebührende Haftpflicht auf. Dagegen ist der Dieb Halter im Sinne des Gesetzes; denn er beabsichtigt das Kraftfahrzeug gänzlich der Verfügungsgewalt des Bestohlenen zu entziehen und sich anzueignen. Indem er diese seine Absicht durch die Besitzentziehung verwirklicht, hört die Haltereigenschaft für den Bestohlenen auf und geht auf den Dieb über.

Bezüglich der Verteilung der Beweislast ist zu bemerken, daß es genügt, wenn der Verletzte den Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und dem eingetretenen Schaden dartut, während es Sache des Halters ist, zu beweisen, daß

1. er und der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat;
2. daß das Ereignis zurückzuführen ist
   a) auf das Verhalten des Verletzten, oder
   b) auf das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten, oder
   c) auf das Verhalten eines Tieres.

Mit Bezug auf das „Verhalten des Verletzten", welches vor allem in einem Verschulden bestehen kann, ist hervorzuheben, daß das Verschulden des Verletzten nicht, wie beim Reichshaftpflichtgesetz, Gegenstand einer besonderen Einrede ist, sondern unter den Gesichtspunkt des unabwendbaren Ereignisses fällt. Diese Unterscheidung bedeutet für den Automobilhalter dem Eisenbahnunternehmer gegenüber insofern einen Vorteil, als dieser, wenn ein Verschulden des Verletzten vorliegt, auch die mitwirkende Betriebsgefahr vertreten muß. Seine Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes hängt dann von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teile verursacht worden ist. Der Eisenbahnunternehmer geht also nur dann frei aus, wenn das Verschulden des Verletzten ein derartiges war, daß diesem gegenüber die mitwirkende Betriebsgefahr verschwindend gering war

und daher nicht ins Gewicht fällt. Dahingegen ist die Ersatzpflicht des Automobilhalters schon dann ausgeschlossen, wenn er beweist, daß das ursächliche Moment ein Verhalten des Verletzten und dieses für den Lenker des Fahrzeuges und ihn selbst unabwendbar war, vorausgesetzt natürlich, daß ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges und ein Versagen seiner Verrichtungen bei dem Unfall nicht mitgewirkt hat. Unter den angegebenen Voraussetzungen hat also der Automobilhalter eine neben dem Verschulden des Verletzten mitwirkende Betriebsgefahr nicht zu vertreten.

Es mag vielleicht als Härte erscheinen, daß der Automobilhalter Fehler in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges und ein Versagen der Verrichtungen desselben zu vertreten hat, doch ist es andererseits nicht mehr wie recht, daß der Automobilhalter, und zwar nur er, die dem Automobilbetrieb eigentümlichen Gefahren auf sich nimmt. Es handelte sich bei der Automobilfrage ja gerade darum, die Gefährdungshaft im Prinzip klar durchzuführen, und der diesem Prinzip zugrunde liegende Gedanke ist doch der, daß derjenige, welcher Kräfte in seinen Dienst stellt, die geeignet sind, die Allgemeinheit zu gefährden, auch, wenn die Gefahr sich realisiert, für die Folgen einsteht.

Das Gesetz bezeichnet im Falle der Tötung eines Menschen, der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen oder der Beschädigung einer Sache den „Verletzten" als Ersatzberechtigten. Wer die „Verletzten" sind, sagen die §§ 10 u. 11 des Reichsges., und zwar sind diese im Tötungsfalle die unterhaltsberechtigten Angehörigen und derjenige, dem die Verpflichtung oblag, die Beerdigungskosten zu tragen; dagegen im Falle der Körper- und Gesundheitsbeschädigung derjenige, dessen Körper oder Gesundheit beschädigt worden ist. Das Gesetz sagt aber nicht, wer bei Sachschäden als der Ersatzberechtigte in Betracht kommt; daß dies ja nicht nur der Eigentümer zu sein braucht, versteht sich von selbst.

Wie später auszuführen ist, hat das Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 dem Bürgerlichen Gesetzbuch gegenüber nur die Bedeutung einer lex specialis und ist deshalb, sofern es sich um eine Ergänzung dieser Sondervorschriften oder um die Auslegung allgemeiner Be-

griffe und Rechtsgrundsätze handelt, auf dessen Bestimmungen zurückzugehen, und zwar insoweit, als sich dies mit den Zwecken des Sondergesetzes verträgt. Über die Frage, welches Verhältnis zur Sache den Geschädigten berechtigt, Ersatz zu verlangen, gibt § 823 BGB. Aufschluß: derjenige, dessen Eigentum oder sonstiges Recht verletzt worden ist. Unter dem Begriff „sonstiges Recht" sind nach der herrschenden Meinung nur absolute Rechte zu verstehen, die ein unmittelbares Verhältnis zwischen Person und Sache herstellen, dagegen regelmäßig nicht obligatorische Rechte. Allerdings können diese letzteren auch den Charakter eines absoluten Rechtes annehmen, wenn nämlich ein obligatorisches Recht durch Einräumung des Besitzes für jeden erkennbar geworden ist. Es haben daher außer dem Eigentümer und dinglich Berechtigten auch der Mieter und Pächter einen direkten Ersatzanspruch gegen den Haftpflichtigen, vorausgesetzt, daß sie sich im Besitze der beschädigten Sache befanden.[1]

Das Reichsgesetz gibt weiter keine besonderen Bestimmungen darüber, inwieweit für eine beschädigte Sache Ersatz zu leisten ist. Es kommen mithin die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Sachschaden zur Anwendung, im einzelnen die §§ 249, 251, 252, 849 BGB. Grundsätzlich hat derjenige, welcher zum Schadensersatze verpflichtet ist, den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Der Ersatzberechtigte kann aber auch nach seiner Wahl den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Ist jedoch die Herstellung der Sache nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend, muß der Ersatzpflichtige den Berechtigten in Geld entschädigen. Anderseits muß dieser sich eine Entschädigung in Geld gefallen lassen, wenn die Herstellung für den Ersatzpflichtigen nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist. Ist wegen der Vernichtung einer Sache der Wert, oder wegen Beschädigung die Wertminderung zu ersetzen, so kann der Verletzte Zinsen des zu ersetzenden Betrages von dem Zeitpunkt an verlangen, welcher der Bestimmung des Wertes zugrunde gelegt wird. Der zu ersetzende Schaden

[1] vgl. Kirchner a. a. O. S. 51.

umfaßt außerdem den entgangenen Gewinn. Als entgangen gilt der Gewinn, welcher nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte.

Eine ergänzende Bedeutung erhält § 7 des Reichsges. erst durch das Hinzutreten der Bestimmung im § 8. Einmal sollen erstere Vorschriften keine Anwendung finden, wenn zur Zeit des Unfalles der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeuges tätig war. Der dieser Bestimmung zugrunde liegende Gedanke läßt sich unschwer erraten. Schon oben wurde gesagt, daß im Gegensatz zum Reichshaftpflichtgesetz nur der Teil der Bevölkerung geschützt werden soll, der auf der Straße in seinem gewohnten Verkehr gefährdet wird. Es war ja auch richtiger, die Haftpflicht des Automobilhalters nicht einzuführen zugunsten einer Person, die er zu einer Fahrt einladet oder für die er auf dem Automobil Objekte transportiert, ohne in allen diesen Fällen ein Entgelt zu fordern. Die mitfahrende Person handelt auf ihr eigenes Risiko und teilt auch die Objekte dieses juristischen Schicksals.[1])

Diese Argumentation trifft freilich nicht zu, soweit es sich um entgeltlich beförderte Personen und Sachen handelt. Es entspricht teilweise dem obenerwähnten Abänderungsvorschlag zu dem Entwurf, der einen Ausschluß der Haftung beantragt hatte, soweit das Kraftfahrzeug dem Berufe oder der Erwerbstätigkeit des Automobilhalters diente, wenn das Gesetz die entgeltlich und unentgeltlich beförderten Personen und Sachen rechtlich gleichsetzt, d. h. beiden den Schutz des Spezialgesetzes versagt und sie auf das Bürgerliche Gesetzbuch verweist. Der den in dem Abänderungsantrag bezeichneten Personen durch Ablehnung des Antrages versagte Schutz tritt, wenn auch nicht durch positive Gesetzesworte, so doch negativ insofern zutage, als im Falle entgeltlicher Beförderung — die ja vom Standpunkte des Unternehmers aus als dessen „Beruf" oder „Erwerbstätigkeit" aufzufassen wäre — die Verletzten und Beschädigten einen Schadensersatzanspruch aus

---

[1] Meili in DJZ. 12. Jahrg. Nr. 18.

dem Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 nicht herleiten können. Es ist ferner gleichgültig, ob die Beförderung eine freiwillige ist oder nicht. Auch diejenigen, welche vielleicht gegen ihren Willen in einem Kraftfahrzeug befördert werden, wie z. B. der bewußtlose Kranke, Unmündige, Geisteskranke usw., können einen Schadensersatzanspruch nicht auf das Reichsgesetz stützen.

In § 8 Abs. 2 Nr. 2 des Reichsges. ist sodann bestimmt, daß die Vorschriften des § 7 keine Anwendung finden, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann. Die Regierung hatte ursprünglich diesen Ausnahmefall nicht nur für Lastautomobile vorgesehen und demgemäß in § 2 Abs. 2 des Entw. bestimmt: „Die Vorschriften des § 1 finden keine Anwendung, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine begrenzte Geschwindigkeit nicht überschreiten kann und hierauf amtlich geprüft ist. Die Geschwindigkeit wird durch den Bundesrat bestimmt".

Gegen diese Fassung der Vorlage war vom juristischen Standpunkte zunächst einzuwenden, daß es unsinnig ist, jemanden nicht haften zu lassen, der eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschreiten kann, den dagegen wohl, der tatsächlich nicht schneller fährt. Es kommt doch nicht auf die Möglichkeit des Schnellfahrens, sondern darauf an, ob tatsächlich schnell gefahren ist, und es führt zu eigentümlichen Folgen, wenn jemand, der bei 6 km Geschwindigkeit einen Schaden verursacht, der erhöhten Haftpflicht verfällt, weil er 20 km in der Stunde zurücklegen kann, während jemand, der mit 15 km Geschwindigkeit gefahren ist, nicht haftet, weil er nicht schneller fahren kann. Außerdem werden doch Automobile, die, wie der Entwurf sagte, auf ebener Erde eine begrenzte Geschwindigkeit nicht überschreiten können, doch auch bergab fahren und dabei jegliche Geschwindigkeit annehmen können, während umgekehrt Automobile mit größten Höchstgeschwindigkeiten oft langsam fahren werden. Und in der Hauptsache ist ja auch die absolute Höhe der Geschwindigkeit nicht allein ausschlaggebend; in Verbindung mit ihr zu bringen ist das Straßengelände, da die Gefährlichkeit der Geschwindig-

keit sich hauptsächlich nach diesem richtet. Fahren aber größerer Geschwindigkeit fähige Wagen nicht schneller wie diese, so hätte ihnen unbedingt ebenfalls die Wohltat des § 2 Nr. 2 des Entw. zugute kommen müssen, wenn sie z. B. durch ein Fahrtdiagramm den unwiderlegbaren Nachweis führen können, daß sie im kritischen Augenblick nicht schneller gefahren sind.

Abgesehen hiervon würde diese Bestimmung des Entwurfes, im Falle sie zum Gesetz geworden wäre, für die Praxis ziemlich bedeutungslos gewesen sein, da es kaum Kraftfahrzeuge gibt, welche die angegebene Geschwindigkeit nicht überschreiten können, somit die Zahl derer, die sich auf sie hätte berufen können, verschwindend gering gewesen wäre. Daraus, daß das Gesetz die entsprechende Bestimmung des Entwurfes auf Lastautomobile beschränkt hat, geht hervor, daß es auch den dem Entwurfe zugrunde liegenden Gedankengang gänzlich verlassen hat. Denn der Gesichtspunkt, von dem aus die Vorschrift in § 8 Abs. 2 Nr. 2 des Reichsges. gegeben wurde, ist ein ganz anderer; der Zweck der jetzigen Gesetzesbestimmung ist, lediglich die gewerblichen Automobile zu schützen, um denselben die Möglichkeit des Abschlusses einer Haftpflichtversicherung zu geben.[1]

§ 6.

Nachdem das Reichsges. v. 3. 5. 1909 in den §§ 7 u. 8 den Eintritt einer Haftpflicht normiert hat, behandelt es in § 9 die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein an sich begründeter Schadensersatzanspruch infolge eines Verhaltens des Verletzten wieder fortfällt oder beschränkt wird.

Wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, so finden gemäß § 9 des Reichsges. die Vorschriften des § 254 BGB. mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht. Hierdurch wird außer Zweifel gesetzt, daß die allgemeine Vorschrift des § 254 BGB. auch gegenüber der besonderen Ersatzpflicht dieses Gesetzes zur Anwendung

[1] vgl. Kröner a. a. O. S. 36.

gelangt. Wenn daher bei der Entstehung eines Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teile verursacht worden ist. Diese Bestimmung gilt für alle Fälle der Schadensersatzpflicht, mag sie auf Gesetz (unerlaubte Handlung, Haftpflichtgesetz usw.) oder Vertrag beruhen, und findet nicht bloß Anwendung, wenn der unmittelbar Geschädigte, z. B. der körperlich Verletzte, sondern auch wenn beispielsweise in den Fällen der §§ 844, 845 BGB. der mittelbar Geschädigte kraft eigenen Rechtes Schadensersatz fordert.[1] Die im § 254 BGB. ausgesprochene Verpflichtung zum Ersatz braucht nicht auf Verschulden zu beruhen; die Grundlage der Haftung kann ein beliebiger Rechtsgrund sein, insbesondere natürlich eine gesetzliche Bestimmung. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts ist die Anwendung des § 254 BGB. auch beim Reichshaftpflichtgesetz gegeben, wo die Abwägung des konkurrierenden Verschuldens eine bemerkenswert eigentümliche ist. Hierauf bezüglich führt das Reichsgericht[2] aus: „Im Falle eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten ist für die Abwägung nach § 254 BGB., ob und in welchem Umfange von dem Eisenbahnunternehmer dennoch für den Schaden Ersatz zu leisten ist, jenem Verschulden auf der Seite des Betriebsunternehmers die seine Haftung begründende Betriebsgefahr gegenüberzustellen, dergestalt, daß sowohl deren allgemeine Erscheinung wie konkrete, ihr Maß beeinflussende Umstände in Betracht zu ziehen sind, zu denen auch ein Verschulden der Betriebsorgane gehört".

Bei der Anwendung des § 9 des Reichsgesetzes v. 3. 5. 1909 kommt es nicht darauf an, ob das Haftmoment ein Verschulden des Führers oder des Halters war, ob etwa eine unverschuldete Betriebsstörung den Unfall verursacht hat, oder ob schließlich der Halter nicht imstande war, den ihm obliegenden Entlastungsbeweis zu führen. Die einzige Voraussetzung zur Anwendung des § 9 des Automobilgesetzes ist die Tatsache, daß nach § 7 die Ersatzpflicht

---

[1] Rosenthal a. a. O. Anm. 17 zu § 254.
[2] Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 24 S. 44.

des Halters begründet ist. Bei Heranziehung des § 254 BGB. handelt es sich nicht um eine Aufrechnung des Verschuldens, sondern um eine Vergleichung und Abwägung der beiden in Betracht kommenden ursächlichen Momente. Dieses ist aber auf seiten des Halters grundsätzlich die durch den Betrieb seines Kraftfahrzeuges geschaffene Gefahr. Zu vergleichen ist diese Betriebsgefahr mit dem Verschulden des Verletzten; das tertium comparationis bildet das Maß der Verursachung, die größere oder geringere, nähere oder entferntere Beziehung zum Schaden.[1]

Mit Bezug auf das Verschulden des Verletzten ist zu prüfen, inwieweit dieses ursächlich zur Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Die Ursächlichkeit ist jedoch nicht allein maßgebend; in Erwägung zu ziehen ist hierbei stets der Grad des Verschuldens. Es ist ja zu bedenken, daß unter Umständen schon ein geringfügiges Versehen des Verletzten als wesentlich kausaler zum Schaden erscheinen kann wie die Betriebsgefahr, während andererseits ein grobes Verschulden nur in geringem Maße ursächlich für den entstandenen Schaden gewirkt haben kann. Der § 254 BGB. bestimmt ausdrücklich, daß das Maß der Verursachung vornehmlich in Betracht zu ziehen ist, indem er sagt, daß die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes *insbesondere* davon abhängt, „inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teile verursacht worden ist". Aus dieser Fassung des Gesetzes ist daher der Schluß zu ziehen, daß auch andere wesentliche Umstände berücksichtigt werden müssen, unter die vor allem der Verschuldensgrad des Verletzten zu rechnen ist. Ist das Verschulden des Verletzten so grob, daß bei der Abwägung der konkurrierenden Momente eine etwa mitwirkende Betriebsgefahr ganz in den Hintergrund tritt, so schließt dieses für den Regelfall den Ersatzanspruch des Berechtigten aus. Dies ist der ausdrückliche Standpunkt des Reichsgerichts[2]) in der Rechtsprechung zum Reichshaftpflichtgesetz: „Wofern sich hier eine allgemeine Norm überhaupt aufstellen ließe, so wäre es eher die, daß, wenn neben der gewöhnlichen Eisenbahngefahr ein grobes

---

[1] *Kirchner* a. a. O. S. 96.

[2] *Eger*, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 25 Nr. 168 S. 188.

Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, für die Regel ein Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers überhaupt auszuschließen sein wird".

Soweit die Verantwortlichkeit des Verletzten in Frage kommt, darf nicht übersehen werden, daß § 9 des Reichsges. das Verschulden des Verletzten in ursächliche Beziehung zu dem Schaden setzt, der aus dem Unfalle entsteht. Dieses sein Verschulden kann also sowohl vor dem Unfall liegen und ursächlich für dessen Eintritt wirken, als auch ist ein solches zu berücksichtigen, welches erst nach dem Unfall auf den Umfang der Schadensersatzfolge ungünstig eingewirkt hat. Zu diesen beiden möglichen Verschuldensmomenten auf seiten des Verletzten ist in Gegensatz zu bringen das die Ersatzpflicht des Halters begründende Kausalmoment, die Betriebstätigkeit des Kraftfahrzeuges, welche notwendig dem Unfall vorausgehen muß.

Was im Automobilbetrieb als Verschulden des Verletzten anzusehen ist, kann mitunter zweifelhaft sein, und unterliegt dieses der freien richterlichen Beweiswürdigung. Indem das Gesetz (§ 276 BGB.) sagt: „Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt", stellt es einen abstrakten Maßstab für die Beurteilung des Handelns auf.

„Die Frage, welche Sorgfalt der Verkehr erfordert, kann nicht abstrakt, sondern nur nach der Lage des Einzelfalles entschieden werden."[1] Wer sich auf öffentlicher Straße bewegt, hat die Pflicht, eine Aufmerksamkeit aufzuwenden, die geeignet ist, ihn von dem Gefahrenbereich des Straßenverkehrs fernzuhalten. Es ist nun offensichtlich, daß die in der Großstadt zu beobachtende Sorgfalt eine weit größere ist als die auf einem einsamen Landwege aufzuwendende. Hier kann der Passant sich sorglos bewegen, da keine Verkehrsgefahren oder doch nur in sehr geringem Maße vorliegen. Im Großstadtverkehr ist dagegen eine gesteigerte Aufmerksamkeit erforderlich; der Fußgänger muß z. B. beim Überschreiten des Fahrdammes auf nahende Fuhrwerke Rücksicht nehmen, darf sich nicht in der entgegengesetzten Seite der Fahrtrichtung bewegen, nicht mitten auf der Straße stehen bleiben und

[1] JurW. 1906 S. 459.

dort ein Gespräch anknüpfen. Wird dieses Maß von Sorgfalt, welches der normale und gewissenhafte Mensch je nach den Anforderungen der Verkehrsverhältnisse anwendet, nicht beobachtet, so liegt Verschulden vor. Läuft z. B. kurz vor einem daherkommenden Kraftwagen ein Kind über die Straße, ohne sich weiter umzusehen, so ist ebenfalls das Verschuldensmoment auf seiten des Verletzten gegeben. Letzterer Fall, der fast täglich zu beobachten ist, zeigt eine Besonderheit, falls es sich nämlich um ein Kind unter sieben Jahren handelt, das gemäß § 828 BGB. für einen Schaden, den es anrichtet, nicht verantwortlich ist. Es ist mithin auch die Berufung des Halters auf § 254 BGB. ausgeschlossen und dessen Anwendung beschränkt, wenn der Beschädigte das siebente, aber nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet hat, da ein Verschulden seinerseits nur dann vorliegt, wenn er die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht gehabt hat.

Automobilrechtlich ebenso wichtig wie Abs. 1 § 254 BGB. ist die Bestimmung in Abs. 2, daß die Haftpflicht des Ersatzpflichtigen aufgehoben bezw. beschränkt werden kann, wenn sich das Verschulden des Verletzten darauf bezieht, daß er es unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder daß er es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. So wird im ersteren Falle der Insasse eines Kraftfahrzeuges seines Ersatzanspruches, welchen das Bürgerliche Gesetzbuch bei vorliegendem Verschulden des Ersatzpflichtigen als berechtigt anerkennt, teilweise wieder verlustig gehen, wenn er es beispielsweise versäumt hat, den Fahrer auf ein Verkehrshindernis aufmerksam zu machen, das er, vielleicht weil er rückwärts saß, nicht aber der Führer wahrnehmen konnte, oder daß er den angetrunkenen Führer, der infolge seines Zustandes leichtsinnig fuhr und sich der hieraus entstehenden Gefahr naturgemäß nicht bewußt war, nicht veranlaßt hat, ruhiger zu fahren. Die bei dem Betriebe des Fahrzeuges tätige Person, also meistens der Chauffeur, hat zwar nicht nach dem Reichsgesetz v. 3. 5. 1909, wohl aber nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch unter den in § 823 angegebenen Voraussetzungen einen Ersatzanspruch gegen seinen Dienstherrn in dem beispielsweisen Fall, daß dieser den Kraftwagen lenkt und durch

seine fahrlässige Art des Fahrens einen Unfall verursacht. Der den in dem verunglückten Fahrzeuge beförderten Chauffeur zustehende Ersatzanspruch kann jedoch eine Abschwächung erfahren, wenn sich nachher herausstellt, daß das mangelhafte Funktionieren der Steuerung oder eine nicht genügende Wirkung der Bremsvorrichtung für die Entstehung des Unfalls mitbestimmend waren, und es der Chauffeur versäumt hat, seinen Dienstherrn auf diese Schäden aufmerksam zu machen.

Das dem Verletzten als Verschulden anzurechnende Unterlassen, den Schaden abzuwenden oder zu mindern, wird in der Hauptsache das Verhalten des Verletzten nach dem Unfall betreffen. Das Gesetz verpflichtet den Geschädigten unter allen Umständen und bei Vermeidung mindestens teilweisen Verlustes seiner Schadensersatzforderung, das nach Lage der Sache Mögliche und Erforderliche zur Abwendung oder Minderung des Schadens zu tun. Der durch ein Kraftfahrzeug körperlich Verletzte, der sich weigert, sich in einem chirurgischen Lazarett behandeln zu lassen oder sich einer gewöhnlichen Operation zu unterziehen und dadurch die Herstellung seiner Erwerbstätigkeit verhindert, kann durch diese Weigerung seinen Schadensersatzanspruch verlieren oder wenigstens mindern.[1] Das Gesetz erklärt aber schon das bloße „Unterlassen" für schuldhaft; es verpflichtet ihn, positiv zu handeln und alles zu tun, was nach der Verkehrssitte ein verständiger Mensch tun würde, um den Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Für den Fall der Sachbeschädigung ist noch hervorzuheben, daß § 9 des Reichsges. die Anwendung des § 254 BGB. noch erweitert, indem er bestimmt, daß das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht. Befindet sich also die Sache nicht in der Obhut des Ersatzberechtigten, sondern in der Obhut eines Dritten, so ist es gleichgültig, welches Rechtsverhältnis zwischen diesem und dem Ersatzberechtigten besteht, oder ob überhaupt keines besteht.

---

[1] Rosenthal a. a. O. Anm. 20 zu § 254.

§ 7.

Im folgenden regelt das Gesetz sodann den Umfang eines Ersatzanspruchs, und zwar in § 10 für den Fall der Tötung, in § 11 für den Fall der Verletzung. Dagegen trifft es keine Bestimmungen für den Fall, daß eine Sache durch ein Kraftfahrzeug beschädigt worden ist, wo dann, wie schon hervorgehoben, die das Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 ergänzenden allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Anwendung gelangen.

Die Person des Ersatzberechtigten ist im Tötungs- und Körperverletzungsfalle nicht immer dieselbe. Handelt es sich nur um eine Verletzung, so ist nur der an seinem Körper oder seiner Gesundheit Verletzte der Ersatzberechtigte. Andere Personen, die nur mittelbar geschädigt sind, haben keine eigenen Rechte, sind vielmehr darauf angewiesen, sich an den Verletzten selbst zu halten, jedoch mit der Berechtigung, die diesem zugesprochene Schadensersatzrente in Anspruch zu nehmen, soweit die Befriedigung ihres Unterhaltsrechtes dies erfordert. Es trifft dies in gleicher Weise zu für diejenigen, deren Ersatzforderungsanspruch auf Vertrag beruht, wie z. B. die Versicherungsgesellschaft, welche Krankengeld oder eine Unfallrente bezahlen muß, wie auch für diejenigen, deren Anspruch ein gesetzlicher ist, z. B. die Ehefrau oder ein unterhaltungsbedürftiges Kind des Verletzten. Der Schadensersatzanspruch entsteht eben nur in der Person des Verletzten, und es entspricht daher den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wenn auch nur dem unmittelbar Geschädigten Ersatz zu leisten ist.

Es bedeutet daher eine Ausnahme von diesem Rechtsgrundsatz, wenn das Gesetz im Falle der Tötung auch dritten Personen, die durch den Unfall nur mittelbar getroffen sind, Ansprüche auf Ersatz des Vermögensschadens zubilligt, der ihnen durch den Tod des Unterhaltspflichtigen entstanden ist. In diesem Sinne bestimmt Abs. 2 § 10 des Automobilhaftpflichtgesetzes: „Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der

Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war". Voraussetzung ist also zunächst, daß zwischen dem Dritten und Getöteten ein Rechtsverhältnis bestanden hat, kraft dessen für letzteren eine gesetzliche Unterhaltspflicht begründet war. Als solche Rechtsverhältnisse kommen hauptsächlich in Betracht die Verwandtschaft sowie die durch Adoption und Legitimation entstandenen Rechtsverhältnisse (§§ 1601, 1703, 1719, 1736, 1757 BGB.), die Ehe, sowohl während ihres Bestehens (§ 1360 BGB.) als auch nach ihrer Trennung (§§ 1578, 1579, 1351 BGB.), sowie das Verhältnis des unehelichen Kindes zu seinem Erzeuger (§ 1708 BGB.).

Beruht das Recht auf Unterhalt nicht auf Gesetz, sondern auf Vertrag, so ist bei Tötung des Verpflichteten kein Ersatz für den hierdurch entzogenen Unterhalt zu leisten. Dagegen sind Verträge zwischen den Beteiligten, die nicht ein Unterhaltsrecht neu begründen, sondern nur den Umfang und die Leistungen für ein bestehendes gesetzliches Unterhaltsrecht im einzelnen näher regeln, auch für den Umfang des Schadensersatzes maßgebend, soweit sie nicht dem Schuldner höhere Leistungen auferlegen als die gesetzlichen.[1]

Wenn das Gesetz als weitere Bedingung der Ersatzpflicht anführt, daß dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen ist, so geht daraus einmal hervor, daß es gleichgültig ist, ob der Berechtigte den Unterhalt tatsächlich auch bezogen hat oder nicht, weiterhin, daß die Entziehung des Unterhaltsrechts in ursächlichem Zusammenhang mit der Tötung stehen muß. Bezüglich der Entziehung des Unterhaltsrechtes ist hervorzuheben, daß diese Rechte im allgemeinen mit dem Tode des Unterhaltsverpflichteten untergehen. Jedoch nimmt das Bürgerliche Gesetzbuch von dieser Regel aus den Unterhaltsanspruch des geschiedenen Ehegatten und denjenigen des unehelichen Kindes (§§ 1582, 1712 BGB.). In diesen Fällen geht die Unterhaltspflicht auf die Erben des Verpflichteten über.

[1] vgl. Kirchner a. a. O. S. 131.

Außer dieser Pflicht, die Unterhaltsberechtigten für den Wegfall ihres Versorgers zu entschädigen, bestimmt § 10 des Reichsges. die eigentliche Schadensersatzpflicht dahin, daß im Falle der Tötung der Schadensersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten ist, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war. Der Ersatzpflichtige hat außerdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen. Nach § 1968 BGB. ist der Erbe verpflichtet, den Erblasser standesgemäß beerdigen zu lassen; dabei ist der Stand des Getöteten maßgebend.

Inhaltlich gleich ist die Bestimmung des § 11 des Reichsges.; die geringfügigen Abweichungen des Textes im § 10 gegenüber der Fassung des § 11 entsprechen der durch den Tod des Verletzten veränderten Sachlage: Es wird von den Kosten einer versuchten Heilung gesprochen und von Vermögensnachteilen, die der Getötete erlitten hat, weil während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit beschränkt und seine Bedürfnisse vermehrt waren.

Insoweit die in den §§ 10 u. 11 des Reichsges. angeführten Schadenskategorien: Heilungskosten, Erwerbsausfall, vermehrte Bedürfnisse und Beerdigungskosten der Höhe nach in Streit sind, unterliegt diese Schadensermittlung nach § 287 ZPO. der freien Beweiswürdigung des Richters: „Ist unter den Parteien streitig, ob ein Schaden entstanden sei und wie hoch sich der Schaden oder ein zu ersetzendes Interesse belaufe, so entscheidet hierüber das Gericht unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung".

Im Gegensatz zum Eisenbahnunternehmer, dessen Haftung unbegrenzt ist, setzt das Automobilhaftpflichtgesetz für den Halter des Kraftfahrzeuges Höchstsummen fest, bis zu denen er auf Grund dieses Sondergesetzes herangezogen werden kann. Die Lage des Kraftfahrzeughalters ist also bedeutend günstiger — rechtfertigt sich aber schon aus der unterschiedlichen ökonomischen Tragfähigkeit — und bietet ihm mithin die Möglichkeit, sich durch Zahlung von nicht übermäßig hohen Prämien gegen Haftpflicht zu versichern.

Bezüglich des Personenschadens unterscheidet das Gesetz, ob

bei demselben Unfall ein oder mehrere Menschen getötet oder körperlich verletzt worden sind. Ersterenfalls haftet der Automobilhalter bis zu einem Kapitalbetrage von 50 000 Mk. oder bis zu einem Rentenbetrage von jährlich 3000 Mk., letzterenfalls bis zu einem Kapitalbetrage von insgesamt 150 000 Mk. oder bis zu einem Rentenbetrage von 9000 Mk. Im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt worden sind, haftet der Halter nur bis zu einem Betrage von 10 000 Mk. Übersteigen im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen und bei Sachbeschädigung die Entschädigungen, welche mehreren auf Grund desselben Ereignisses zu leisten sind, insgesamt den Kapitalbetrag von 150 000 Mk. oder den Rentenbetrag von 9000 Mk. bezw. den Betrag von 10 000 Mk., so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrage steht.

Bezüglich der Art der Abfindung bestimmt § 13 des Reichsges., daß der Schadensersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie der nach § 10 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten ist. Daraus folgt, daß der Ersatz für Sachschaden und die Beerdigungskosten immer in Kapital zu leisten sind; für den Regelfall sind auch die Heilungskosten im ganzen zu ersetzen. Soweit die Heilungsversuche in der Vergangenheit noch nicht abgeschlossen sind, können die künftig noch für Heilungszwecke aufzuwendenden Beträge schon unter dem Rechtstitel der vermehrten Bedürfnisse in Rentenform gefordert werden.[1]

Weshalb das Gesetz die Unterscheidung in der Art der Abfindung des Verletzten getroffen hat, ist offensichtlich: Die Entschädigung in Kapital ist angebracht bei Schäden, deren Wirkung in der Vergangenheit abgeschlossen ist, die Rentenform dagegen bei Schaden, der seiner Natur nach der Zukunft angehört und sich wegen der möglichen künftigen Veränderungen nicht mit absoluter Sicherheit feststellen läßt. Tritt dann später eine wesentliche Veränderung der ursprünglich maßgebend gewesenen Verhältnisse ein,

[1] vgl. Kirchner a. a. O. S. 192.

so ist die Form der Rente am meisten geeignet, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen. Hierbei ist im Auge zu behalten, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Schaden nicht nur in der Zeit zwischen Unfall und Klage, sondern in jedem Zeitabschnitt vorhanden sein muß, für den Schadensersatz gefordert wird. Handelt es sich z. B. um einen durch Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit bedingten Erwerbsausfall, so ist der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Erwerbsausfall und dem Unfall unterbrochen, wenn nach dem letzteren Umstände eintreten, die in ihrem Entstehen von der eigentlichen Unfallsverletzung unabhängig sind und den Erwerbsausfall in gleicher Weise herbeigeführt hätten, wenn nicht eben dieser schon durch die zeitlich vorangegangenen Verletzungen bewirkt worden wäre. Ein solcher Umstand kann beispielsweise ein neuer Unfall sein, und es ist dann, soweit sich die schädliche Wirkung des zweiten Unfalles erkennen läßt, der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Erwerbsausfall und der Schadensfolge des ersten Unfalles aufgehoben. In diesem Sinne sagt das Reichsgericht in der Entscheidung vom 11. 5. 1908[1]: „Auszugehen ist hierbei davon, daß in Fällen, wo ein Schadensersatz in Form von Rentenzahlungen zu leisten ist, es auf das Kausalitätsverhältnis für jeden einzelnen Zeitabschnitt ankommt, so daß, wenn nach dem vom Ersatzpflichtigen zu vertretenden ursächlichen Hergange unabhängig von diesem ein neuer Umstand eintritt, der denselben Schaden ganz oder teilweise ohnehin ebenfalls verursacht haben würde, insoweit jene Ersatzpflicht wegfällt".

Zur Ergänzung der Vorschriften über die Haftpflichtrente verweist Abs. 2 § 13 auf das Bürgerliche Gesetzbuch und die Zivilprozeßordnung: „Die Vorschriften des § 843 Abs. 2—4 BGB. und des § 706 Nr. 6 ZPO. finden entsprechende Anwendung. Das gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 3 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 1 Nr. 2 ZPO." In der angeführten Gesetzesstelle des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist bestimmt, daß auf die Rente die Vorschriften des § 760

[1] JurW. 1908 S. 435.

BGB. Anwendung finden, daß es sich weiter nach den Umständen bestimmt, ob, in welcher Art und für welchen Betrag der Ersatzpflichtige Sicherheit zu leisten hat. Ferner kann der Verletzte eine Abfindung in Kapital verlangen, wenn ein wichtiger Grund dazu vorliegt, und sein Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer ihm Unterhalt zu gewähren hat.

Was die Sicherheitsleistung betrifft, so entscheidet hierüber das Gericht unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung, vornehmlich über das Vorliegen eines Bedürfnisses hierzu, sowie zu welchem Betrage Sicherheit zu leisten ist. Wann und wie hoch Sicherheit zu leisten ist, ergibt also immer erst der einzelne Fall; es müssen Umstände vorliegen, welche die Besorgnis rechtfertigen, daß der Rentenanspruch des Berechtigten in seiner Verwirklichung gefährdet ist. Der Richter ist dagegen in seinem freien Ermessen beschränkt, insofern er an die in den §§ 232—240 BGB. angegebenen gesetzlichen Arten der Sicherheitsleistung (Hinterlegung, Verpfändung, Bürgschaft) gebunden ist. Da Abs. 2 des § 843 BGB. nur von der Rente handelt, ist es selbstverständlich, daß Sicherheitsleistung nur bei der Abfindung in Rente, nicht bei Kapitalentschädigung verlangt werden kann; ein Bedürfnis hierzu liegt ja auch nicht vor.

Ob ein „wichtiger Grund" vorliegt, der den Verletzten berechtigt, statt der Rente eine Abfindung in Kapital zu verlangen, entscheidet der Richter nach freiem Ermessen. Maßgebend ist allein das Interesse des Berechtigten, nicht dagegen der Wille des Verpflichteten, der bei Nichtvorliegen eines auf Kapitalentschädigung gerichteten Antrages des Verletzten eine solche nicht durchsetzen kann, selbst nicht mit Zustimmung des Gerichts.

Sehr bedeutsam ist die Vorschrift des Abs. 4 § 843 BGB., der gemäß Unterhaltsrechte, die dem Verletzten oder dem durch den Tod des bisherigen Ernährers geschädigten Dritten anderweit zustehen, nicht berührt werden. Der Verpflichtete kann also nicht verlangen, daß der Berechtigte sich auf die Haftpflichtrente das anrechnen läßt, was er infolge des Unfalles anderweitig erhält. Mag dieser Unterhalt nun gesetzlicher Natur sein, wie Krankengeld, Unfall- und Invalidenrente, aus öffentlichen Kassen oder aus Vertrag, z. B. privatrechtlicher Versicherung, herrühren. Vor allem

kann der Haftpflichtige gegenüber dem Ersatzanspruch aus der Tatsache, daß der Berechtigte schon von dritter Seite Unterhalt bezieht, nicht den Einwand herleiten, daß der Fall der Bedürftigkeit nicht vorliegt.

Die „entsprechende Anwendung" der §§ 708 Nr. 6, 850 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 ZPO. bedeutet einmal, daß die Haftpflichtrente nur insoweit für vorläufig vollstreckbar zu erklären ist, als die Zeit des Prozesses und das letzte Vierteljahr vorher in Frage steht, dann auch, daß dieselbe hinsichtlich der Pfändung gewisse Bevorzugungen genießt. Die Rente des durch die Tötung in seinem Recht auf Unterhalt geschädigten Dritten (§ 10 Abs. 2 des Reichsges.) ist der Pfändung gänzlich entzogen, dagegen diejenige der unmittelbar Verletzten wegen Erwerbsausfalls und vermehrten Bedarfs nur bis zum Betrage von 1500 Mk. im Jahr. Diesen Bevorzugungen der Haftpflichtrente entsprechen andererseits gewisse Beschränkungen, die eine weitere Folge der Unpfändbarkeit eines Forderungsrechtes sind. Es kann nämlich eine unpfändbare Forderung weder verpfändet (§ 1274 Abs. 2 BGB.) noch abgetreten werden (§ 400 BGB.); sie kann desgleichen nicht mit einer Gegenforderung aufgerechnet (§ 394 BGB.) noch dem Nießbrauch eines anderen unterworfen werden (§ 1069 Abs. 2 BGB.).

Der Abs. 3 § 13 des Automobilhaftpflichtgesetzes gewährt dem Verletzten auch noch nachträglich, d. h. nach Rechtskraft des Rentenurteils, das Recht, Sicherheitsleistung zu verlangen, wenn bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden ist und die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich verschlechtert haben. Das im Gesetz gebrauchte Wort „gleichwohl" soll m. E. zum Ausdruck bringen, daß die Rechtskraft des Urteils im Rentenprozeß, in dem der Anspruch auf Sicherheitsleistung entweder nicht geltend gemacht oder der geltend gemachte aberkannt worden ist, den Berechtigten nicht hindert, von neuem klageweise Sicherheitsleistung zu verlangen. In diesem Falle darf ihm der Einwand der rechtskräftig entschiedenen Sache nicht entgegengesetzt werden.

Von wichtiger ergänzender Bedeutung für § 13 des Reichsges. sind die Vorschriften des § 760 BGB. und § 323 ZPO. Aus der Anwendbarkeit der ersteren Vorschrift auf die Haftpflichtrente folgt,

daß diese, welche stets eine Geldrente ist, für drei Monate im voraus zu zahlen ist. Hat der Berechtigte den Beginn des Zeitabschnittes erlebt, für den die Rente im voraus zu entrichten ist, so gebührt ihm der volle auf den Zeitabschnitt entfallende Betrag. Haben sich ferner die maßgebenden Verhältnisse, auf denen ein rechtskräftiges Rentenurteil beruht, wesentlich geändert, so berechtigt die genannte prozeßrechtliche Bestimmung jede Partei, im Wege der Klage eine entsprechende Abänderung des Urteils zu verlangen. Diese Klage ist nur insoweit zulässig, als die Gründe, auf welche sie gestützt wird, erst nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung, in der eine Erweiterung des Klageantrags oder die Geltendmachung von Einwendungen spätestens hätte erfolgen müssen, entstanden sind und durch Einspruch nicht mehr geltend gemacht werden können.

Die Verjährung wird in § 14 des Reichsges. geregelt. Es verjähren die in den §§ 7—13 bestimmten Ansprüche auf Schadensersatz in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von dem Unfall an. In Übereinstimmung mit § 8 RHaftpflG. und im Gegensatz zu der Verjährungsfrist gleichartiger Ansprüche im Bürgerlichen Gesetzbuch ist die Verjährungsfrist auf zwei Jahre abgekürzt. Während aber die Verjährung im Reichshaftpflichtgesetz mit dem Unfall beginnt, wie dies ja auch der in § 198 BGB. aufgestellten Regel entspricht, daß die Verjährung mit der Entstehung des Anspruchs beginnt, läuft im Automobilhaftpflichtgesetz die Frist erst von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhält.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Eine solche Vorschrift enthält das Bürgerliche Gesetzbuch nicht; sie soll verhindern, daß der Ersatzberechtigte durch die Vergleichsverhandlungen hingehalten wird und ihm dann nach Ablauf der kurzen Verjährungsfrist von dem Verpflichteten die Einrede der Verjährung entgegengesetzt

wird. Dieser letztbehandelte Fall, die Dauer sowie der Beginn der Verjährungsfrist sind die einzigen Abweichungen vom Bürgerlichen Gesetzbuch, dessen Vorschriften im übrigen, insbesondere was die Wirkung, Hemmung und Unterbrechung der Verjährung betrifft, zur Anwendung gelangen.

In § 15 des Reichsges. wird dem Ersatzberechtigten eine Ausschlußfrist gesetzt. Er verliert nämlich die ihm auf Grund dieses Gesetzes zustehenden Rechte, wenn er nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat. Diese Bestimmung kommt vornehmlich für diejenigen Fälle in Betracht, in denen der Schaden nicht infolge einer direkten Einwirkung des Kraftfahrzeuges entstanden ist, sondern dieses nur mittelbar für die Entstehung desselben gewirkt hat. Es ist in einem solchen Falle leicht erklärlich, daß weder der Führer noch sonstige Insassen des Kraftwagens den Unfall wahrgenommen haben, und es soll daher dem Verpflichteten innerhalb der Frist eine die Tatsache der Beschädigung enthaltende Anzeige zugehen. Der Ersatzpflichtige hat ja ein berechtigtes Interesse, daß er so rasch als möglich von dem Schaden, für den er verantwortlich gemacht werden soll, Kenntnis erhält, und es entspricht in Anbetracht der ihm auferlegten schweren Beweislast der Billigkeit, wenn er baldmöglichst instand gesetzt wird, den Hergang des Unfalles festzustellen und sich die seiner Sache dienenden Beweise zu sichern.

Das Verhältnis der Ersatzverpflichteten zueinander wird durch § 17 des Reichsges. geregelt: „Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnisse der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile ver-

ursacht worden ist. Das gleiche gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt". Hätte das Automobilhaftpflichtgesetz nicht diese besondere Bestimmung getroffen, so würden die beteiligten Fahrzeughalter nach § 426 BGB. im Verhältnisse zueinander zu gleichen Teilen verpflichtet sein. Das Bürgerliche Gesetzbuch macht also keinen Unterschied, ob die mehreren Schadensersatzpflichten auf dem gleichen oder auf verschiedenen gesetzlichen Voraussetzungen beruhen, während in § 17 des Reichsges. der Grad der Verursachung auch maßgebend für ihre Verpflichtung ist. Es kommt also hier derselbe Grundsatz zur Anwendung, von dem aus in § 9 des Reichsges. bezw. dem dort in Bezug genommenen § 254 BGB. der Schaden zwischen dem Verletzten und dem Haftpflichtigen verteilt wird. Der Verantwortlichkeit des einzelnen Fahrzeughalters entspricht also seine Verpflichtung zum Ausgleich überhaupt, als auch der Umfang des von ihm zu leistenden Schadensersatzes. M. E. ist diese in § 17 des Reichsges. getroffene Regelung des Verhältnisses der Ersatzverpflichteten zueinander nicht nur dann maßgebend, wenn die Haftpflicht der Beteiligten nach dem Sondergesetz begründet ist, sondern auch, wenn die Ersatzansprüche auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff.) gestützt werden.

Was das Verhältnis der beteiligten Fahrzeughalter gegenüber dem Dritten anlangt, so haften sie diesem nach § 840 BGB. als Gesamtschuldner. Spricht § 840 BGB. auch nur von unerlaubten Handlungen, so sind hierunter doch auch die nicht auf subjektivem Verschulden beruhenden Fälle der gesetzlichen Schadenshaftung zu verstehen.

Satz 2 in Abs. 1 § 17 des Reichsges. behandelt den Fall, daß durch mehrere Kraftfahrzeuge ein Schaden verursacht worden ist, der aber nicht, wie in Satz 1, einen Dritten trifft, sondern einen der beteiligten Kraftfahrzeughalter. Das gegebene Beispiel hierzu ist der Zusammenstoß zweier Kraftwagen mit der weiteren Annahme, daß einer der Halter, vielleicht auch die übrigen Insassen seines Wagens, Schaden genommen haben. Es richten sich dann die Ansprüche der Verletzten lediglich gegen den Halter des fremden Automobils, nicht auch gegen den Halter des eigenen Kraftwagens,

da sie ja im Verhältnis zu diesem als Beförderte gelten und gemäß § 8 einen Anspruch gegen ihn aus diesem Gesetz nicht herleiten können.

Ist ein Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht worden, so gilt ebenfalls für die Verpflichtung zum Ausgleich und den Umfang des Ersatzes der in Abs. 1 § 17 des Reichsges. angegebene Ausgleichungsmaßstab. Soweit die Haftpflicht des Fahrzeughalters mit derjenigen des Tierhalters (§ 833 BGB.) in Konkurrenz steht, ist hervorzuheben, daß ohne diese ausdrückliche Vorschrift in Abs. 2 § 17 des Reichsges. der Fahrzeughalter allein haften würde. Denn § 840 Abs. 3 BGB. bestimmt: „Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 833—838 zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist, ein Dritter für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnisse zueinander der Dritte allein verpflichtet". Durch die Bestimmung in Abs. 2 § 17 des Reichsges. wird aber diese Bevorzugung des Tierhalters, soweit der „Dritte" ein Kraftfahrzeughalter ist, beseitigt und eine rechtliche Gleichstellung der beiden Haftpflichtigen bewirkt.

Entgegen der Erfahrung, daß die Haftung des Führers für den Verletzten in der Regel gegenstandslos ist, weil derselbe durchweg vermögenslos ist, hat ihn das Reichsgesetz in § 18 unter der Voraussetzung eines ihn treffenden Verschuldens trotzdem haftpflichtig gemacht. Seine Haftung ist von großer Bedeutung durch den erzieherischen Einfluß, den sie zweifellos ausüben wird. Denn das Bewußtsein, ebenfalls ersatzpflichtig zu werden, wird doch den Führer zu möglichst großer Sorgfalt in der Handhabung seines Wagens veranlassen und ihn die im Verkehre erforderliche Sorgfalt so leicht nicht vergessen lassen.

Wer „Führer" im Sinne des Gesetzes ist, kann nicht zweifelhaft sein. Diese Eigenschaft ist naturgemäß nicht an die Ausübung dieser Tätigkeit als Beruf geknüpft; „Führer" ist vielmehr jeder, der im Auftrage oder mit der Ermächtigung eines anderen das Kraftfahrzeug fährt. Dagegen kommt als „Führer" nicht in Betracht der sein Automobil selbst lenkende Halter, dessen Haltereigenschaft durch die Betätigung als Führer nicht beeinflußt wird.

Wie § 18 des Reichsges. sagt, ist in den Fällen des § 7 Abs. 1

auch der Führer des Kraftfahrzeuges zum Ersatze des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8—15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist. Die Eingangsformel des letzten Satzes bedeutet in der Gesetzessprache, daß es sich im folgenden um Einredetatsachen handelt, die der Führer zu beweisen hat, wenn er sich von der ihm zur Last fallenden Haftpflicht befreien will. Die Haftpflicht des Führers ist also gegenüber dem allgemeinen bürgerlichen Recht insoweit verschärft, als ihn der Entlastungsbeweis trifft, nicht aber die Gegenseite ihm Verschulden nachzuweisen braucht. Aus der Ersatzpflicht des Führers folgt mit Notwendigkeit auch die Haftpflicht des Halters. Dieser haftet ja nach Abs. 2 § 7 des Reichsges. nur dann nicht, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist. Zu den Voraussetzungen der Unabwendbarkeit gehört aber stets, daß auch der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Den Schluß der Haftpflichtbestimmungen bilden die Vorschriften über den Gerichtsstand und das Gericht letzter Instanz. In allen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund des Reichsgesetzes vom 3. 5. 1909 geltend gemacht ist, wird nach § 19 dieses Gesetzes die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 EG. z. GVG. dem Reichsgerichte zugewiesen. Es wird also unter dem Gesichtspunkte einer einheitlichen Rechtsprechung im Reichsgebiete der Landesgesetzgebung die Befugnis entzogen, an Stelle des Reichsgerichtes das oberste Landesgericht als Gericht letzter Instanz zu bestimmen. Eine praktische Bedeutung hat diese Vorschrift lediglich für die bayerische Gesetzgebung, da diese gehindert wird, in Streitigkeiten betreffend Ansprüche aus dem Automobilhaftpflichtgesetz die Revisionen und Beschwerden gegen Urteile und Beschlüsse der Oberlandesgerichte dem bayerischen Obersten Landgerichte zuzuweisen.

Die Bedeutung des § 20 des Reichsges. besteht in einer Erweiterung des § 32 ZPO.: Das Gericht des Unfalls soll nicht nur zuständig sein für Klagen auf Ersatz von Schäden, die bei dem Betriebe entstanden sind, sondern für alle Klagen, die auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden können.

Soweit der die Haftpflicht betreffende Teil des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Dieses enthält ferner Verkehrsvorschriften (§§ 1—6) und Strafvorschriften (§§ 21—26), doch können diese, weil mit den Zwecken vorliegender Arbeit nicht im Zusammenhang stehend, hier keine Berücksichtigung finden.

§ 8.

Über sein Verhältnis zum Bürgerlichen Gesetzbuch gibt das Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 teilweise selbst Aufschluß, indem es vorschreibt, daß im übrigen dessen Vorschriften zur Anwendung gelangen, so z. B. in den §§ 13 u. 14; dann auch ist mangels eines ausdrücklichen Hinweises auf das Bürgerliche Gesetzbuch die Annahme gerechtfertigt, daß auf dessen Bestimmungen zurückzugreifen ist, soweit es sich um die Auslegung von Rechtsbegriffen (z. B. der „Halter des Fahrzeuges" in § 7 nach Analogie des „Tierhalters" in § 833 BGB.) oder die Bedeutung einzelner Rechtsinstitute handelt. Das Bürgerliche Gesetzbuch hat also, soweit es sich um eine Anwendung seiner allgemeinen Vorschriften handelt, gegenüber dem Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 eine ergänzende Bedeutung.

Eine weitere größere Bedeutung erhält das Bürgerliche Gesetzbuch durch das Hinzutreten der Bestimmung in § 16 des Reichsges.: „Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Fahrzeughalter für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist". Dieser Paragraph enthält einen ausdrücklichen Vorbehalt dahin, daß ein über das Sondergesetz hinausgehender Ersatzanspruch nach den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs geltend gemacht werden kann; der Beschädigte ist also in der Lage, seine Ersatzansprüche sowohl auf das Spezialgesetz wie auch auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlung zu stützen. Für diese Wahl wird ausschlaggebend sein das Vorliegen oder Nichtbestehen eines Verschuldens des Führers oder des Halters sowie die größere oder geringere Schwierigkeit eines dahingehenden Beweises. Ist der Ersatzberechtigte nicht in der Lage, dem Verpflichteten ein Verschulden nach-

zuweisen, so wird er seinen Klageanspruch lediglich aus dem Sondergesetz herleiten, da dieses ihm die Schadensersatzrechte auf einer neuen und wesentlich erleichterten Grundlage gewährt. Dagegen bedeutet ein für den Unfall kausales Verschulden des Führers oder des Halters einen Klagegrund aus den §§ 823, 831 BGB. kumulativ neben der Begründung aus § 7 des Automobilhaftpflichtgesetzes. Der Verletzte ist dann in seinem Anspruch nicht durch die §§ 10 u. 11 des Reichsges. beschränkt, er kann darüber hinaus alle Nachteile, die der Unfall für den Erwerb oder das Fortkommen herbeigeführt hat, ersetzt verlangen. Es ist daher die Meinung irrig, daß § 12 des Automobilhaftpflichtgesetzes die Verpflichtung zum Schadensersatz ein für allemal begrenzt und die dort normierten Kapital- und Rentenbeträge das Höchstmaß des von einem oder mehreren zu leistenden Schadensersatzes darstellen. Diese Begrenzung bezieht sich nur auf die Fälle, die unter das Sondergesetz fallen, nicht aber auf die, welche erstens in § 8 des Reichsges. ausdrücklich ausgenommen sind, und zweitens die, welche nach Wahl des Verletzten gemäß § 16 des Reichsges. auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu entscheiden sind. Hiernach ist dem Bürgerlichen Gesetzbuch für automobilrechtliche Fälle ein großer Wirkungskreis verblieben und seine Vorschriften sind daher für die Frage der Automobilhaftpflicht nach wie vor von großer Bedeutung. Die auf automobilrechtliche Fälle anwendbaren Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind, soweit es sich um außerkontraktlichen Schadensersatz handelt, die §§ 823 ff. BGB., welche ganz allgemein eine Ersatzpflicht für jeden durch eine unerlaubte Handlung hervorgerufenen Schaden begründen.

Diesen Vorschriften gemäß ist eine Pflicht zum Schadensersatze regelmäßig nur dann gegeben, wenn vorliegt

1. ein Eingriff in die Rechtssphäre eines anderen;
2. Widerrechtlichkeit (objektives Unrecht);
3. Vorsatz oder Fahrlässigkeit (subjektives Unrecht);
4. ein Schaden;
5. der Kausalzusammenhang zwischen der schuldhaften rechtswidrigen Handlung und dem eingetretenen Schaden.

Während das ältere deutsche Recht auf dem Veranlassungsprinzip oder dem der Erfolghaftung beruhte, ist das Bürgerliche

Gesetzbuch zu dem Verschuldensprinzip zurückgekehrt. Dieses Verschulden kann entweder Vorsatz oder Fahrlässigkeit sein; nähere Abstufungen der letzteren kennt das Bürgerliche Gesetzbuch nicht. Da der Verschuldensbegriff „Vorsatz" bei der hierhin gehörigen Frage wohl kaum vorkommen wird, kann es sich hier nur darum handeln, den Begriff „Fahrlässigkeit", wie er im Automobilverkehr aufzufassen ist, klarzulegen. Die Definition des Bürgerlichen Gesetzbuchs in § 276 Satz 2 lautet: „Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt". Es wird also eigenes Nachdenken, eigene Fürsorge für das, was erforderlich ist, verlangt, und es ist je nach dem vorliegenden Sach- und Rechtsverhältnis die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, eines ordentlichen Frachtführers usw. zu vertreten — im Automobilverkehr naturgemäß die Sorgfalt eines ordentlichen Automobilisten. Daß das Maß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht immer das gleiche ist, sich vielmehr nach dem einzelnen Verkehrsverhältnis richtet, wurde schon oben hervorgehoben. Es ist also zweifellos, daß für den Führer und Halter eines Kraftfahrzeuges eine gesteigerte Diligenz Platz greift. „Von demjenigen, der bis zur höheren Gewalt zu haften hat, muß allerdings nachgewiesen werden, daß auch mit Aufbietung der äußersten Vorsicht und Sorgfalt und Aufwendung aller Kräfte, welche den Menschen überhaupt zu Gebote stehen, das schädigende Ereignis nicht abgewendet oder unschädlich gemacht werden konnte."[1] Es wird danach also im einzelnen Falle festzustellen sein, ob auch ein über die normale, im Verkehr erforderliche Sorgfalt hinausgehendes Maß von Sorgfalt den Unfall nicht verhütet haben würde.

Von dem Standpunkte einer gesteigerten Diligenz aus wird man daher von dem Führer eines Kraftfahrzeuges verlangen müssen, daß er Rücksicht auf das Publikum nimmt, ihm ausweicht, und nötigenfalls die Schnelligkeit verringert, um die Gefährdung eines Passanten zu vermeiden. Beim Überholen muß er sich überzeugen, daß die Vorausbefindlichen seine Signale gehört haben; andernfalls darf er nur in langsamstem Tempo vorbeifahren, um jene nicht zu erschrecken und sie möglicherweise zu hastigem und

[1] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 21 S. 17 Rep. II 28/88.

ungeschicktem Ausweichen zu veranlassen.[1] Bemerkt der Führer, daß beim Herannahen seines Fahrzeuges ein Pferd unruhig wird, so muß er alle Sorgfalt beobachten, um die erkennbare Möglichkeit einer Gefahr zu beseitigen; erforderlichenfalls muß er anhalten, bis das unruhige Pferd vorüber oder abseits geführt worden ist.[2]

Der Führer kann sich daher auch in dem Falle, daß er einen Trunkenen überfahren hat, nicht darauf berufen, die Tatsache der Trunkenheit des Verletzten sei diesem als Fahrlässigkeit zur Last zu legen und liefere ohne weiteres den Nachweis eines zum Unfall mitwirkenden Selbstverschuldens. Demgegenüber ist zu bemerken, daß Trunkenheit nur das subjektive Moment ersetzt, welches zum Begriff der Fahrlässigkeit gehört, daß dagegen das objektive Moment, eine pflichtwidrige Handlung oder Unterlassung, besonders nachgewiesen werden muß.[3] Der Führer muß daher darlegen, daß der Trunkene eine bei der Entstehung des Unfalles kausal wirkende Unvorsichtigkeit begangen hat. Einen gleichen Fall hat das Reichsgericht entschieden.[4] Der erwiesenermaßen stark betrunkene Kläger geriet unter den Motorwagen des Beklagten und wurde verletzt; hinzuzufügen ist, daß an der Unfallstelle die Straße mangelhaft beleuchtet war. Das Reichsgericht verneinte nun ein Verschulden des Klägers in der Annahme, daß angesichts der mangelhaften Straßenbeleuchtung auch ein nüchterner Mensch unter die Räder des Motorwagens hätte geraten können. „Hat Kläger in der Trunkenheit nichts getan, was einem nüchternen Menschen als fahrlässige Handlung anzurechnen sein würde, so ist die Trunkenheit auch nicht die Ursache oder Mitursache des Unfalles. Beklagter muß deshalb nachweisen, daß das Verhalten des Klägers in seiner Trunkenheit zu dem Unfall beigetragen hat." Allerdings kann der Trunkene, dessen Willensfreiheit vorübergehend aufgehoben ist, in diesem Zustande nicht schuldhaft handeln. Er ist aber, wenn er sich freiwillig in diesen Zustand versetzt hat, nach § 827 BGB. für einen Schaden,

---

[1] JurW. 1908 Nr. 4 S. 106.
[2] JurW. 1906 Nr. 19 S. 681.
[3] Kirchner a. a. O. S. 105.
[4] Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 19 S. 50.

den er widerrechtlich verursacht, in gleicher Weise verantwortlich, wie wenn ihm Fahrlässigkeit zur Last fiele. Es wird auf der anderen Seite der Verletzte nicht damit gehört, er sei wegen seiner Trunkenheit nicht imstande gewesen, diejenige Sorgfalt zu beobachten, welche man von einem normalen nüchternen Menschen verlangen muß.

Des ferneren gehört zu den Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches auf Grund unerlaubter Handlung das Moment der Widerrechtlichkeit. Jemand handelt widerrechtlich, wenn er etwas tut, wozu er kein Recht hat. Eine solche Widerrechtlichkeit wird zweifellos in den meisten Fällen vorliegen, jedoch läßt sich teilweise über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein derselben streiten. Man nehme z. B. an, daß jemand einen Dritten zu einer Vergnügungsfahrt in seinem Automobil einladet. Der Eingeladene wird sich doch wohl sagen müssen, daß mit einer Automobilfahrt je nach den Umständen, wie beispielsweise der Schwere des Wagens, der Größe der Strecke und der Person des Lenkers, ein größerer oder geringerer Prozentsatz von Gefahrwahrscheinlichkeit verbunden ist. Nimmt er die Einladung, mitzufahren, an, so begibt er sich also bewußt und freiwillig in Gefahr; logischerweise wird er auch bereit sein müssen, die Gefahren der Fahrt für seinen Teil auf sich zu nehmen. Es würde also einer billigen Erwägung entsprechen, wenn man in einem solchen Falle nach dem allgemeinen Grundsatze: volenti non fit injuria! das Moment der Widerrechtlichkeit auf seiten des Automobilhalters verneinen würde. Das Gesetz macht hingegen keinen Unterschied, ob die Verletzten freiwillig oder gegen ihren Willen, entgeltlich oder unentgeltlich in dem verunglückten Fahrzeug befördert worden sind; freilich können sie ihre Schadensersatzansprüche nicht auf das Sondergesetz stützen, diese vielmehr nur aus dem Bürgerlichen Gesetzbuche herleiten.

Um einen Ersatzanspruch aus unerlaubter Handlung erheben zu können, muß nun auch ein Schaden eingetreten sein, und zwar muß dieser Schaden in ursächlichem Zusammenhange mit derjenigen Handlung oder Unterlassung stehen, welche den Anspruch begründet. Daran festzuhalten ist, daß Ursache und Verschulden nicht ein und dasselbe sind; tritt das Verschulden zur Verursachung

hinzu, so ist der Tatbestand der unerlaubten Handlung gegeben, wenn sie sich gegen eines der im § 823 BGB. genannten Rechtsgüter richtet.[1] Soweit die Verfolgung der Kausalwirkung in Frage kommt, ist zu unterscheiden, ob die schädigende Handlung in einem Tun oder Unterlassen besteht. Bei der Tat bezieht sich das Verschulden auf das Kennen oder Kennenmüssen des verursachten Erfolges, bei der Unterlassung dagegen lediglich auf die Pflicht zum Tun und auf deren Verletzung durch das Nichttun. Die tatsächliche Verfolgung der Kausalwirkung einer Tat wird bei der Unterlassung ersetzt durch das logische Urteil: Der jetzt vorhandene Schaden wäre vermieden worden, wenn der Betreffende statt nichts zu tun, positiv eingegriffen hätte.[2]

Im übrigen kann hier auf die große Streitfrage, was Kausalzusammenhang sei, nicht näher eingegangen werden. Maßgebend ist allein der philosophische Begriff „Ursache"; dieser verlangt eine menschliche Handlung, die er als verursachend bezeichnen kann. Der juristische Begriff ist nur ein Ausschnitt aus dem philosophischen Begriff, der den gesamten Bedingungskomplex, zu dem z. B. auch Naturkräfte gehören, umfaßt.[3] In der Rechtswissenschaft darf wohl jetzt — abgesehen von anderen Versuchen zur Lösung der Kausalitätsfrage — die Lehre von der adäquaten Verursachung als herrschend angesehen werden. Danach ist eine Person schon dann als verursachend anzusehen, wenn sie eine Bedingung setzt, welche auf Grund des ganzen zur Zeit der Handlung erkennbar vorliegenden sonstigen Bedingungskomplexes im allgemeinen dazu geeignet ist, den Erfolg herbeizuführen.

Die angeführten Erfordernisse eines Schadensersatzanspruches auf Grund unerlaubter Handlung bringt § 823 BGB. zum Ausdruck: „Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet". Hiernach wird also regelmäßig ein Verschulden erfordert; jedoch ist dies

---

[1] Die Obhutspflicht des Mieters a. a. O. S. 132.
[2] Endemann a. a. O. S. 752.
[3] Vorwerk a. a. O. S. 31.

nicht immer der Fall, wie z. B. in § 833 BGB., woraus hervorgeht, daß ein Verschulden nicht zum Begriff der unerlaubten Handlung gehört.

Nicht unerwähnt sei der in den genannten Paragraphen angewandte Ausdruck „ein sonstiges Recht", über dessen Begrifflichkeit in der Literatur verschiedene Ansichten herrschen. Die Frage ist hier, ob der Ausdruck „ein sonstiges Recht" nur auf die vorhergehenden Begriffe Leben, Körper, Gesundheit, Freiheit, Eigentum zu beziehen ist — unter ihm also ein absolutes Recht verstanden werden muß —, oder ob der Ausdruck ganz allgemein alle anderen nur möglichen Rechte mitumfassen soll, also hauptsächlich auch Forderungsrechte, indem dann die der fraglichen Wendung vorhergehenden Begriffe lediglich als Beispiele aufzufassen sind.

Im allgemeinen bestimmen sich die Rechtsfolgen, welche sich an die Verletzung eines obligatorischen Rechtes durch den Schuldner knüpfen, nicht nach den Vorschriften des 25. Titels. Ausdrücklich ist dies im Gesetz jedoch nicht bestimmt und daher die Annahme wohl gerechtfertigt, daß die allgemeine Fassung der Vorschriften über unerlaubte Handlungen — indem jede Verletzung eines fremden Rechtes sich als unerlaubte Handlung darstellt — alle möglichen Rechte mit einbegriffen haben will. Es entspricht indes der geschichtlichen Entwicklung und der in der Wissenschaft vorherrschenden Auffassung, daß die Schuldverhältnisse aus unerlaubten Handlungen von den auf Verträgen oder sonstigen Gründen beruhenden Schuldverhältnissen getrennt gehalten werden, und das Gesetz hat zweifellos an dieser Trennung festhalten wollen.[1] In diesem Sinne bemerken auch die Motive,[2] daß die Verletzung des Rechtes aus einem Schuldverhältnis überhaupt nicht Gegenstand der Vorschriften über unerlaubte Handlungen ist. Allerdings können, wie schon hervorgehoben, obligatorische Rechte den Charakter absoluter Rechte annehmen und insoweit unter die Bestimmung des § 823 Abs. 1 BGB. fallen, wenn sie nämlich durch Einräumung des Besitzes für jeden erkennbar geworden sind. Mit Bezug auf das Mietrecht führt das Reichsgericht[3] aus: „Es

[1] Planck a. a. O. Bd. 1 S. 964.

[2] Mot. a. a. O. Bd. 2 S. 727.

[3] Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 59 S. 326 Rep. V 272/04.

läßt sich die Ansicht rechtfertigen, daß das infolge der Besitzeinräumung von jedermann zu achtende Recht des Mieters auf ungestörte Benutzung der Mietsache zu den mit dem Mietvertrage verfolgten Zwecken, eben weil es von jedermann geachtet werden muß, zu den absoluten Rechten gehört, von denen § 823 Abs. 1 handelt".

Für die Praxis weit bedeutender ist die Bestimmung des Abs. 2 in § 823 BGB.: „Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein". Welche Gesetze den Schutz eines anderen bezwecken, ist streitig und ist nur auf Grund des einzelnen Gesetzes selbst zu entscheiden. Fraglich ist, ob der Abs. 2 sich nur auf solche Gesetze bezieht, die direkt den Schutz des einzelnen bezwecken, oder auch auf solche, die zunächst nur das Interesse der Gesamtheit ins Auge fassen, dabei mittelbar auch dem einzelnen zugute kommen.[1] Die letztgedachte weitere Auslegung entspricht der herrschenden Auffassung, und sind demgemäß in erster Linie alle Bestimmungen des Strafgesetzbuchs als diesbezügliche Schutzgesetze aufzufassen, da sie doch dazu bestimmt sind, die Rechtssphäre des einzelnen zu schützen, jeden widerrechtlichen Angriff von seiner Person und seinen Rechtsgütern fernzuhalten. Zweifellos gehören dann aber auch die von der Polizei erlassenen Vorschriften hierher, da das Gesetz den Polizeibehörden die Befugnis gibt, Anordnungen im allgemeinen Interesse zu erlassen, folglich diese auch in der fraglichen Beziehung die gleiche Wirkung haben wie gesetzliche Vorschriften. Entscheidend für diese weitere Auslegung dürfte die Erwägung sein, daß die Gesamtheit doch nur aus allen einzelnen, welche sie bilden, besteht, daß also ein den Schutz der Gesamtheit bezweckendes Gesetz seinen Zweck nur dadurch erreichen kann, daß die Einzelnen geschützt werden.[2]

Ein Verstoß gegen die polizeilichen Straßenordnungen, insbesondere über den Verkehr mit Fuhrwerken und Fahrrädern auf

---

[1] Planck a. a. O. Bd. 2 § 823 III, 2.
[2] Planck a. a. O. Bd. 2 S. 982.

öffentlichen Straßen, bedeutet regelmäßig ein Verschulden. Wer sie übertritt und dabei im Straßenverkehr einen Schaden anrichtet, den zu verhüten die Vorschrift bestimmt ist, hat die Vermutung gegen sich, daß bei Beachtung der Vorschrift der Schaden nicht entstanden wäre. Eines weiteren Beweises für den Kausalzusammenhang zwischen Unfall und Verschulden bedarf es dann nicht mehr.

Zurzeit ist bereits der Verkehr mit Kraftfahrzeugen einheitlich für das ganze Reichsgebiet geregelt. Der Bundesrat hatte schon im Jahre 1906 „Grundzüge betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" veröffentlicht, zugleich mit dem Beschluß, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der Grundzüge zu regeln, und zwar so, daß diese Vorschriften am 1. 10. 1906 in Kraft treten sollten. Nach § 1 der „Grundzüge" gelten für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die den Verkehr von Fuhrwerken und Fahrrädern auf öffentlichen Wegen und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, sofern nicht in den Grundzügen andere Bestimmungen getroffen sind. Die §§ 2—13 regeln die Beschaffenheit und Ausrüstung, Inbetriebnahme und polizeiliche Kennzeichnung des Fahrzeuges; die §§ 14—30 betreffen die Eigenschaften und besonderen Pflichten des Führers, die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze sowie den Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbezirke.

Im Gegensatz zum Automobilhaftpflichtgesetz, welches die Person des Halters und des Führers vollständig trennt und in der Hauptsache nur ersteren ersatzpflichtig macht, und zwar diesen in seiner Eigenschaft als Halter auch dann, wenn er das Kraftfahrzeug selbst führt, tritt im Bürgerlichen Gesetzbuch bei der Frage nach der Person des Ersatzpflichtigen in den Vordergrund, wer das Kraftfahrzeug in dem Augenblick des Unfalles tatsächlich geführt hat. Führt der Eigentümer oder sonstige Berechtigte sein Automobil selbst, so kommt er nach § 823 BGB. für den entstandenen Schaden auf; auf Grund der gleichen Bestimmung haftet aber unter den allgemeinen Voraussetzungen jeder, welcher mit Ermächtigung oder Anweisung des Verfügungsberechtigtem in dem Moment des Unfalles das Fahrzeug geführt hat. In dem

letztbezeichneten Fall kann unter Umständen noch eine andere Person als diejenige, welche den Schaden verursacht hat, ersatzpflichtig werden; ja es kann diese Person als die allein ersatzpflichtige in Betracht kommen, wenn diese vorgenannten Personen kein Verschulden trifft, sie also nur verursachend gewirkt haben. Auf die Fälle letzterer Art bezieht sich die Bestimmung des § 831 BGB.: „Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde".

Der im § 831 BGB. zum Ausdruck gebrachte Gedanke, daß der Herr für die Handlungen seiner Untergebenen haftet, wie ihm denn auch die Vorteile ihrer Bemühungen zugute kommen, ist nicht neu. Eine direkte Haftung des Herrn für die Handlungen seiner Dienstverpflichteten kannte zwar weder das deutsche noch das römische Recht. Das älteste deutsche Recht war beherrscht von dem Grundsatz der Kausalhaft, d. h. wer einen Schaden verursacht hatte, mußte ihn auch tragen, gleichgültig ob ihn ein Verschulden traf oder nicht. Maßgebend für die Haftung war allein der äußere Vorgang. Erst viel später verließ das deutsche Recht dieses Prinzip der Erfolghaftung und ging zum Schuldprinzip über, welches der feinere Rechtssinn der Römer schon längst ausgebildet hatte. Zwar hat auch das römische Recht eine direkte Haftung des Herrn für die Handlungen seiner Sklaven nicht normiert, doch hat es in seinen Noxalklagen wenigstens einen Ersatz hierfür geschaffen, indem es den Herrn indirekt zwang, den durch seinen Sklaven angerichteten Schaden zu ersetzen.

Anscheinend hat nun das Bürgerliche Gesetzbuch in § 831 das Verschuldensprinzip wieder fallen lassen, fordert es doch weder ein Verschulden seitens des Herrn noch ein Verschulden seitens des Angestellten. Der Gegner des Geschäftsherrn braucht lediglich zu beweisen, daß dieser einen Dritten zu einer Verrichtung bestellt

hat, und daß dieser Dritte in Ausführung der Verrichtung einen Schaden angerichtet hat. Will der Geschäftsherr von seiner Haftung befreit sein, so muß er den ihm nach Abs. 2 § 831 BGB. obliegenden Beweis führen, daß er bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, es sei denn, daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Mit Bezug auf den Automobilbetrieb würde das schlechthin heißen: Der Automobilist ist verpflichtet, ein zuverlässiges, betriebssicheres Automobil zu halten und bei Auswahl seines Chauffeurs die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu beobachten. In letzterer Hinsicht liegen ihm, will er sich vor dem Vorwurfe des Verschuldens bewahren, erhöhte Diligenzpflichten ob. Zum Ausschluß seiner Haftung genügt es zweifellos nicht, wenn der Automobilherr nachweist, daß sein Chauffeur die erforderlichen automobiltechnischen Erfahrungen besitzt, ein Nachweis, den er auf Grund der jetzt überall erforderlichen polizeilichen Bescheinigung über die Fähigkeit, ein Automobil lenken zu können, leicht erbringen kann. Dem Halter eines Kraftfahrzeuges muß m. E. schon dann culpa in eligendo zur Last fallen, wenn die von ihm mit der Führung des Fahrzeuges betraute Person zwar über die zur Führung eines Automobils erforderliche Geschicklichkeit verfügt, dagegen z. B. leichtsinnig zu fahren pflegt oder zum Trunke neigt — mit einem Wort, nicht die Charaktereigenschaften besitzt, welche eine solche Person mit Rücksicht auf die besondere Gefährlichkeit des Automobilbetriebs haben muß.

Ein beinahe widersinniger Unterschied zwischen den Haftprinzipien der §§ 823 u. 831 BGB. tritt zutage, soweit man die Verteilung der Beweislast in Berücksichtigung zieht. Der Eigentümer oder sonstige Inhaber eines Automobils, durch welches ein Unfall hervorgerufen wird, haftet nach § 823 BGB. nur dann, wenn ihn ein Verschulden trifft, und zwar liegt es dem Verletzten ob, diesen schwierigen Nachweis zu führen. Zur Ersatzpflicht des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. genügt jedoch schon eine objektive Rechtswidrigkeit des Dienstverpflichteten, so daß also, wie Cosack bemerkt, der Eigentümer eines Automobils, durch welches ein

Unfall hervorgerufen wird, minder streng haftet, wenn er selbst auf dem Bock sitzt und fährt, als wenn er in dem Wagen sitzt und seinen Chauffeur fahren läßt.[1]

Diese Argumentation trifft freilich zu. Sie ist nur insofern widersinnig, als sie den Anschein erweckt, daß den §§ 823 u. 831 BGB. verschiedene Haftprinzipien zugrunde liegen. In Wahrheit beruhen beide Paragraphen auf derselben Grundlage: In beiden ist das reine Schuldprinzip vertreten, und nur die rein äußerliche Konstruktion des § 831 verleitet dazu, anzunehmen, daß letzterer Paragraph eine Haftung für fremdes Verschulden ausspricht, während er in Wirklichkeit nur eine Haftung für eigenes Verschulden darstellt. Denn die Haftung des Geschäftsherrn wird davon abhängig gemacht, daß der von dem zur Verrichtung Bestellten angerichtete Schaden mit einem Verschulden des Geschäftsherrn selbst in ursächlichem Zusammenhange steht bezw., solange das Gegenteil nicht erwiesen ist, als auf einem solchen Verschulden beruhend fingiert wird. Diese Schuldpräsumtion seitens des Geschäftsherrn ist aber keine Durchbrechung, sondern Voraussetzung des wahren Schuldprinzips. Lediglich die prozessuale Situation der Parteien wird verschoben, nicht aber die Voraussetzungen des zivilrechtlichen Anspruches.[2]

Wenn auch der Regelfall der ist, daß der Halter eines Automobils nicht haftet, wenn er den Nachweis geliefert hat, daß ihm ein Verschulden bei der Auswahl der mit der Führung des Fahrzeuges betrauten Person nicht zur Last fällt, so ist doch die Meinung irrig, daß dies in jedem Falle zutrifft. Eine hier interessierende Entscheidung hat seiner Zeit das Oberlandesgericht Cöln getroffen. Am 29.5.1905 fuhr die Fürstin L. mit ihrem Automobil, in dem mehrere Personen saßen und das von ihrem Chauffeur H. gelenkt wurde, von Cöln nach Bonn. In der Nähe der Militärringstraße bewegten sich auf der Chaussee mehrere Fuhrwerke und zwei Radfahrer. Beide Radfahrer überholten eine große Schlag-

---

[1] vgl. Cosack a. a. O. Bd. 1 S. 608, 3a

[2] Feder a. a. O. S. 91.

karre, die, als das Signal des Automobils ertönte, nicht auswich. Das Automobil überholte die Schlagkarre an der rechten Seite und stieß unmittelbar darauf mit einem der Radfahrer, als dieser von der linken auf die rechte Straßenseite fuhr, so unglücklich zusammen, daß der Radfahrer zu Boden geschleudert wurde und alsbald verschied. Die Witwe des Verunglückten erhob hierauf gegen den Chauffeur und die Fürstin eine Zivilklage mit dem Antrage, dieselben als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie eine lebenslängliche Rente von 5000 Mk. und für jedes ihrer Kinder eine weitere jährliche lebenslängliche Rente von 1000 Mk. zu zahlen. Das Urteil des Landgerichts zu Cöln, welches den Klaganspruch gegen beide Beklagte dem Grunde nach als gerechtfertigt anerkannte, wurde durch eingangs genannte Entscheidung bestätigt. Auf Grund der Beweisaufnahme wurde festgestellt, einmal, daß das Automobil — zumal mit Rücksicht auf die Abschüssigkeit der Straße an der Unfallstelle und angesichts der verschiedenen Verkehrshindernisse (Fuhrwerk und Radfahrer) — mit einer übermäßigen und der Sicherheit einer öffentlichen Straße nicht zu vereinbarenden Schnelligkeit gefahren ist, dann auch, daß den Chauffeur ein Verschulden trifft, indem er der ausdrücklichen Polizeivorschrift und der den Straßenverkehr beherrschenden Gewohnheit zuwider die vorauffahrende Schlagkarre rechts statt links überholt hat. Das Oberlandesgericht erklärte die mitverklagte Fürstin, die ihre Haftpflicht nach § 831 BGB. ablehnte, für haftbar, indem der sein Automobil selbst benutzende Eigentümer dadurch, daß er die Führung einem zuverlässigen Chauffeur anvertraut, der eigenen Verantwortung für den durch das Automobil angerichteten Schaden ohne weiteres nicht enthoben ist. Es ist vielmehr in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob in dem Verhalten des mitfahrenden Eigentümers eigene Fahrlässigkeit zu finden ist. Dies trifft namentlich dann zu, wenn er wahrnimmt oder bei Aufwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wahrnehmen muß, daß durch die Art, wie der Fahrer das Automobil leitet, namentlich auch durch eine übermäßig schnelle Fahrt Gefahr für Leben und Gesundheit dritter Personen droht, wenn er es aber gleichwohl verabsäumt, den seiner Botmäßigkeit unterstehenden Fahrer hierauf hinzuweisen und erforderlichenfalls selbst die zur

Abwendung der Gefahr gebotenen Anordnungen zu treffen und seinen Angestellten zu deren Befolgung anzuhalten.[1]

Andererseits wäre es verkehrt, aus der Begründung dieser Entscheidung folgern zu wollen, daß der mitfahrende Eigentümer — vorausgesetzt, daß er die Leitung einem als zuverlässig und umsichtig erprobten Manne übertragen hat — grundsätzlich verpflichtet ist, den Führer zu beaufsichtigen und zu diesem Zwecke seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, ob jener bezüglich der Geschwindigkeit die durch polizeiliche Vorschrift gezogenen oder durch die auf der befahrenen Strecke bestehenden Verhältnisse gebotenen Grenzen innehält. Nur wenn er tatsächlich wahrnimmt, daß der Führer dies nicht tut, ist er verpflichtet, sein Ansehen als Dienstherr geltend zu machen und entsprechende Weisungen zu erteilen, widrigenfalls er für den eingetretenen Schaden gemäß § 823 BGB. verantwortlich ist.[2]

Hat der Automobileigentümer oder sonstige Berechtigte mit der Führung des Fahrzeuges ständig eine Person betraut, so begründet nicht schon die Tatsache, daß er einen anderen allgemein zu einer Verrichtung bestellt hat, seine Haftung für alle Schäden, welche der Führer innerhalb seines Wirkungskreises verursacht. Die Ersatzpflicht tritt erst dann ein, wenn der andere in „Ausführung der Verrichtung" einem Dritten widerrechtlich Schaden zufügt. Es ist eine literarisch sehr umstrittene Frage, ob das Gesetz unter diesem Ausdruck nur diejenigen schädigenden Ereignisse verstanden haben will, welche der zur Verrichtung Bestellte in Ausführung der Verrichtung widerrechtlich herbeigeführt hat, oder ob der Geschäftsherr schon dann haftet, wenn die Beschädigung bei Gelegenheit der Ausführung der Verrichtung verursacht worden ist. Bei Anwendung der ersteren Ansicht, die in der Literatur vorherrscht und auch vom Verfasser allein für richtig gehalten wird, ist beispielsweise die Haftung des Automobileigentümers zu verneinen, wenn sein Chauffeur den Kraftwagen zu einer Privatfahrt benutzt und hierbei Unheil anrichtet. Das gleiche gilt in dem Falle, daß der Dienstherr das Kraft-

[1] OLG. Cöln, Entsch. d. VI. Zivilsenats v. 4. 4. 1907.
[2] vgl. Allgem. AutZtg. 1908 Nr. 50 S. 52.

fahrzeug, nachdem es ihn selbst an das gewünschte Ziel gebracht hat, wieder leer nach Hause fahren läßt. Macht dann der Führer des Automobils auf der Rückfahrt, um in einigen Wirtschaften einzukehren, größere Umwege und richtet in sonst nicht zu berührenden belebten Straßen Unheil an, so wird hier die Haftung des Geschäftsherrn regelmäßig ausgeschlossen sein. Für diese ist allein maßgebend die Verrichtung, zu welcher der Dienstverpflichtete im einzelnen Falle bestellt worden ist.

Über den Umfang des nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu leistenden Schadensersatzes ist zu bemerken, daß die Ersatzpflicht hier weiter geht als im Automobilhaftpflichtgesetz. Vor allem bezieht sich dies auf den Fortfall der in § 12 des Reichsges. festgesetzten Maximalgrenzen. Weiterhin erstreckt sich nach § 842 BGB. die Verpflichtung zum Schadensersatze wegen einer gegen die Person gerichteten unerlaubten Handlung auf alle Nachteile, welche die Handlung für den Erwerb oder das Fortkommen des Verletzten herbeiführt, während nach dem Reichsgesetz v. 3. 5. 1909 nur Ersatz des Vermögensnachteils zu leisten ist, den der Verletzte dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit zeitweise oder dauernd aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war.

Der Kreis der ersatzberechtigten Personen ist im Bürgerlichen Gesetzbuch erweitert; nach § 845 hat der Ersatzpflichtige im Falle der Tötung, der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit dem Dritten für die entgehenden Dienste Ersatz zu leisten, wenn der Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war. Weiterhin braucht auf Grund des Automobilhaftpflichtgesetzes für immateriellen Schaden kein Ersatz geleistet zu werden, während nach § 847 BGB. im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen kann.

§ 9.

Durch die vom Verschuldensprinzip losgelöste schärfere Haftung des Reichsgesetzes v. 3. 5. 1909 ist die Versicherungsfrage mehr

in den Vordergrund gerückt. Diese erhält insofern ihre Bedeutung, als einmal jeder Automobilhalter das Bestreben hat, sich durch Versicherung gegen die erhöhte Gefahr der Haftpflicht zu decken, andrerseits aber auch die Möglichkeit gegeben ist, daß die Versicherungsgesellschaften nicht imstande sein werden, den an sie gestellten Anforderungen zu genügen. Wollen sie bei der verstärkten Inanspruchnahme nicht selbst zu kurz kommen, müssen sie ihre Prämien erhöhen, und zwar in einem solchen Umfange, daß der Automobilhalter Bedenken tragen muß, sich zu versichern, und sich lieber in dem Gedanken wiegt, es werde ihm doch nichts passieren, weil er vorsichtig fahre usw., jedenfalls sei es ein Unding, andauernd hohe Beträge zu zahlen. Selbst wenn der Automobilhalter aber gewillt ist, hohe Prämien zu zahlen, was er vernünftigerweise tun muß, da es in Anbetracht der großen Unfallswahrscheinlichkeiten für ihn vorteilhafter erscheint, große Versicherungsbeträge zu zahlen, als das Risiko eines unverhältnismäßig höheren Schadens zu tragen, der ihn möglicherweise über Nacht zum armen Mann machen kann, so ist ihm noch immer nicht geholfen. Nachfolgend sei eine typische Bestimmung einer Versicherungsgesellschaft angegeben, die dieser indirekt das Mittel in die Hand gibt, sich gegen Bezahlung von Beträgen zu wehren, die höher sind als die bei ihr eingezahlten Prämienbeträge, eine Tatsache, die nicht offen hervortritt — sonst würde sich der Versicherungsnehmer ja erst recht bedenken, die Versicherung einzugehen —, sondern nur in der Praxis von Fall zu Fall erkennbar wird. Eine solche Bestimmung lautet etwa: „Nach jedem Schadensersatzanspruch, welcher entweder von der Gesellschaft anerkannt wird oder welcher zu einem Prozesse Anlaß gegeben hat, steht es sowohl ihr als auch dem Versicherungsnehmer frei, den Vertrag aufzuheben". Daß nun der Versicherungsnehmer an der Aufhebung des Vertrages kein Interesse hat, ist einleuchtend, wohl aber pflegen die Gesellschaften von diesem Kündigungsrecht mit Vorliebe Gebrauch zu machen. Sie lassen also die Versicherungen so lange fortlaufen, bis ein Unfall entsteht, für den sie pekuniär eintreten müssen, kündigen aber dann den Vertrag. Ist nun die Entschädigungssumme kleiner als die gezahlten Prämien, so hat die Gesellschaft ihr Geld verdient, und

mit der Wahrscheinlichkeitsrechnung sorgt sie schon dafür, daß im Saldo die eingezahlten Beiträge stets die zu zahlende Entschädigungssumme überwiegen.[1]

Dies wäre ein Mangel des Versicherungswesens, soweit er die Gesellschaften betrifft. Dem gegenüberzustellen wäre die Möglichkeit, daß ein für ersatzpflichtig erklärter Automobilhalter, der nicht versichert ist, oder zwar versichert war, aber infolge eines Unfalles in keiner Versicherungsgesellschaft mehr Aufnahme gefunden hat, wirtschaftlich leistungsunfähig ist. In diesem Falle sind für den Ersatzberechtigten die schönsten Haftbestimmungen völlig wertlos. Soll also das Automobilhaftpflichtgesetz von wirklichem Nutzen für den Geschädigten sein, so müßte dafür gesorgt sein, daß in jedem Falle auch ein leistungsfähiger Schuldner vorhanden ist. Eine solche freiwillige Versicherung muß daher bedenklich erscheinen. Einmal kann sie nicht verhindern, daß der wirtschaftlich leistungsunfähige Schuldner zum Schaden der Ersatzberechtigten unversichert bleibt, dann auch, daß der Versicherungsnehmer eine Versicherung bei einer Gesellschaft eingeht, die sich später als insolvent herausstellt.

Diese Erwägungen legen den Gedanken einer Zwangsversicherung sehr nahe, d. h. jeder, der ein Automobil zu Eigentum erwirbt, wird gezwungen, eine Versicherung bei einer leistungsfähigen Gesellschaft einzugehen. Dieser Zwang wäre praktisch so durchzuführen, daß die Erlaubnis, ein Automobil halten zu können, nicht eher erteilt wird, bis der Betreffende den Nachweis der Versicherung erbracht hat. Gegen diese schon öfters angeregte Versicherungsart läßt sich jedoch manches einwenden. Zunächst liegt die Befürchtung nahe, daß die Versicherungsgesellschaften, sollen sie gezwungen sein, jede Versicherung anzunehmen und auch durchzuhalten, als nicht genügend kapitalkräftig sich erweisen werden, selbst wenn sie nicht in jedem Falle als die allein Zahlungspflichtigen herangezogen würden. Daß die Gesellschaft die endgültige Trägerin der Haftsumme sein würde, könnte allerdings dadurch vermieden werden, daß für den Fall einer erwiesenen Fahrlässigkeit die Haftpflicht gleichwohl bestehen bleibt,

[1] Automobil-Welt 1908 Nr. 37.

indem der Schuldige der Versicherungsgesellschaft gegenüber haftbar bleibt. Die Möglichkeit des Regresses hätte den weiteren Vorteil, daß der Automobilist sich nicht durch den Gedanken, versichert zu sein, verleiten läßt, das erforderliche Maß von Sorgfalt außer acht zu lassen, wodurch der erzieherische Einfluß der strengeren Haftung gänzlich vereitelt würde.

Die bis jetzt erwähnten Vorschläge leiden an dem Mangel, daß die Person des Schuldners nicht in jedem Falle feststeht. Trotz der heute bestehenden Verkehrsvorschriften und der zu ihrer Sicherung erlassenen Strafvorschriften, wird es manchmal der Schädiger versuchen, zu entkommen, um sich der drohenden Haftpflicht zu entziehen. Zeugenmangel, Tötung, Bewußtlosigkeit u. dgl. können das Gelingen begünstigen. Es muß daher ein Haftschuldner geschaffen werden, an den der Verletzte sich halten kann, auch ohne daß er den Verursacher des Unfalls oder die Person, die für den Verursacher einzustehen hat, namhaft zu machen, geschweige denn ein Verschulden dieser Person nachzuweisen verpflichtet ist.[1] Dieser Gedanke verweist auf eine Vereinigung sämtlicher Automobilhalter zu einer Genossenschaft, d. h. jeder, der ein Automobil erwirbt, wird kraft Gesetzes Mitglied dieser Genossenschaft. Die zu bildende Genossenschaft wäre nach dem Vorbild der Berufsgenossenschaften zu organisieren, obgleich diese ja ihrem inneren Wesen nach eine von der zu gründenden Automobilgenossenschaft verschiedene Vereinigungsart darstellt. Während die Berufsgenossenschaft nur Mitglieder umfaßt, die den gleichen Beruf und gleiche Berufsinteressen haben, kann man nicht davon sprechen, daß es ein Beruf ist, Automobilist zu sein. Der Begriff „Automobilgenossenschaft" würde also ein anderer sein; er würde nicht nur Automobilisten von Beruf zu umfassen haben, wie z. B. Unternehmer von Personenbeförderungs- und Lastbetrieben, sondern auch die Halter von Luxusfahrzeugen. Die zu leistenden Beiträge müßten nach Verhältnis der vertretenen Gefahrenklassen, die sich erfahrungsgemäß aus der Größe und Schwere der Wagen bestimmen lassen, entsprechend stufenweise geregelt werden. Ebenfalls praktisch wäre die Einteilung

[1] vgl. Vorwerk a. a. O. S. 110.

der Genossenschaft in Sektionen, d. h. abgegrenzte Bezirke, deren Größe durch eine annähernd gleichmäßige Anzahl von Automobilisten, die im Gebiete derselben ihren Wohnsitz haben, bestimmt wird.

Die allgemeine Erwartung, daß zugleich mit der Automobilhaftpflichtfrage auch die Versicherung eine endgültige Regelung finden werde, hat sich nicht erfüllt. Eine Um- bezw. Neugestaltung des Versicherungsrechts schien die Vorbedingung zu sein für die Einführung einer strengeren Haftpflicht, welche die obenerwähnten, hauptsächlich in der Person des Schuldners liegenden Mängel nicht beseitigen, vielmehr nur noch deutlicher zum Ausdruck bringen würde. Wenn die Versicherungsfrage schließlich doch unerledigt blieb, so geschah dies wohl im Vertrauen darauf, daß die auf das eingehendste geregelten Verkehrsvorschriften sowohl im Sinne der Verhütung von Unfällen überhaupt als auch insbesondere der Haftpflichtentziehung des Schuldners wirken würden, weiterhin, daß durch die in § 12 des Reichsges. v. 3. 5. 1909 festgesetzten Höchstsummen die Möglichkeit des Abschlusses einer Versicherung unter liberalen Bedingungen nicht erschwert werden würde. In welchem Maße dies zutrifft und inwieweit daher das gegenwärtige Automobilversicherungsrecht sich als ausreichend erweisen wird, kann freilich erst die Zukunft lehren.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.